HYUNDAI ELANTRA
ОН ПРИШЕЛ С МИРОМ
KIA CARNIVAL
КРОСС В УМЕ
№ 5 (337) МАЙ 2021 WWW.5KOLESO.RU
5КОЛЕСО
ТЕСТЫ
AUDI E-TRON SPORTBACK
HYUNDAI SANTA FE
СРАВНЕНИЕ
KIA RIO ПРОТИВ VOLKSWAGEN POLO
КИТАЙСКИЙ АНТИВИРУС
ГЛАВНЫЕ ПРЕМЬЕРЫ АВТОСАЛОНА В ШАНХАЕ
АВТОБОТ
TOYOTA HIACE VIP
ПРОРАБ НА СТИЛЕ
ISUZU D-MAX
4 607012 120076 21005



НОВЫЙ PEUGEOT PARTNER CROSSWAY*

Автоматическая коробка передач
Система интеллектуального привода Grip Control**
Вместительный салон
Объёмный багажник до 3000 л

* Кроссвей
** Грип контроль


PARTNER CROSSWAY
Реклама



ЗА ДАЛЬЮ ДАЛЬ

АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ, ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

МОЖЕТ ЛИ СНИЗИТЬСЯ СТОИМОСТЬ БЕНЗИНА НА ЗАПРАВКАХ В РОССИИ? КОНЕЧНО, МОЖЕТ, НО СКОРЕЕ ТЕОРЕТИЧЕСКИ. ЛОГИЧНО БЫЛО БЫ ПРЕДПОЛОЖИТЬ: РАЗ В МИРЕ НЕФТЯНЫЕ КОТИРОВКИ СНИЖАЮТСЯ, ТОПЛИВО ДОЛЖНО ДЕШЕВЕТЬ. НО СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ НЕФТЯНЫМИ КОМПАНИЯМИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ НЕ ПРЕДПОЛАГАЕТ СНИЖЕНИЯ ЦЕН НА ТОПЛИВО — ТАКОВЫ ОСОБЕННОСТИ НАЛОГОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТРАСЛИ.


ОБ ЭТОМ УЖЕ БЫЛО СКАЗАНО ДОстаточно, поэтому не буду углубляться в детали ценообразования на топливо в розничных сетях. Цена на высокооктановый бензин и дизельное топливо находится около психологически важной отметки в 50 рублей за литр. И вряд ли она будет снижаться. Поэтому вопрос, где и как правильно заправиться, актуален всегда, поскольку от этого может зависеть как техническое состояние автомобиля, так и безопасность финансов. Автолюбители к этому вопросу относятся по-разному: кто-то предпочитает каждый раз заправляться по горловину, а некоторые доливают по чуть-чуть. С технической точки зрения проще залить полный бак и не думать о конденсате, возможной поломке бензонасоса, реже заезжать на АЗС.

Рис. Виталия Подвицкого

Но все не так однозначно. В середине апреля прошла конференция в Монтрансе, крупнейшем разработчике решений для автоматизации транспортных компаний, производителе и поставщике телематического оборудования и программного обеспечения. Теме недолива и качества топлива на АЗС был посвящен отдельный доклад, вызвавший широкое обсуждение. Проверено было порядка тысячи АЗС Москвы и Московской области. Недолив выявили на 16% станций. Причем не на каких-то захудалых, а на вполне уважаемых и известных брендированных заправках. И это в Москве, где ситуация считается благополучной. Что на самом деле происходит вдали от столицы, можно узнать только промониторив региональные сети.

Представитель одной из таких сетей АЗС поведал, что ему установщики программного обеспечения предлагали за 150 тыс. рублей приобрести флешку с программой, «правильно» регулирующей подачу топлива. Окупаемость инвестиций обещали практически моментальную.

Не все знают, но каждый клиент имеет право потребовать на заправке мерную емкость, объем которой составляет 5, чаще 10, гораздо реже — 20 литров. Правда, правом этим, как правило, никто не пользуется. Но, учитывая возможность проверки со стороны надзирающих организаций, риск, что вас обманут при покупке 10 литров топлива, становится кратно меньше. Ладно, если вы легковушку заправляете, а если магистральную фуру? Там одна заправка может доходить и до 1000 л, а недолив составить около 4%. Много это или мало — считайте сами. Например, при заправке средней легковушки вас могут «нагреть» на 125 целковых, а если у вас автотранспортное предприятие, имеющее парк в полсотни большегрузов? Объем розничных продаж топлива в России достигает 5 трлн рублей год. Можно прикинуть, сколько утекает мимо баков. Сергей Канаев, глава Федерации автомобилистов России, говорит: «В среднем, на трети АЗС Московского региона автовладельцы переплачивают за топливо от 5 до 10%. Для владельцев легковых автомобилей недолив в 3–5% может быть незаметным, но для транспортного бизнеса даже переплата на 5% становится существенной за счет объемов заправки». А вот Борис Паньков, генеральный директор мониторинговой компании Omnicomm, замечает: «Даже из-за минимальной переплаты и недоучета топлива — 3–5% — компания, которая владеет парком из 50 грузовиков, за год "оставит" на АЗС более 3 млн рублей». Разумеется, я не призываю всех автомобилистов по пять раз заезжать на заправки и заливать по 10 литров горючего, как это делает представитель региональной топливной компании, которому предлагали флешку, но бдительность в отношении недобросовестных продавцов топлива лишней не будет. 21 апреля в послании к Федеральному собранию президент РФ и гарант Конституции В. Путин сказал: «Дорогие мои, нельзя терять бдительность», имея в виду ситуацию с коронавирусом. Думаю, он был бы не против распространить бдительность и на все аспекты нашей автомобильной жизни. ▢


Touareg
Volkswagen Touareg
с пакетом
IQ. Drive* Плюс
Делегируй интеллектуальным ассистентам
* АйКью Драйв.
Указанное в рекламе оборудование устанавливается за дополнительную плату. Подробности узнавайте в отделах продаж официальных дилеров Volkswagen, по телефону информационной линии Volkswagen 8 800 333 4441 или на сайте volkswagen.ru. Комплектация и цвет автомобиля, показанные в рекламе, могут отличаться от представленных на российском рынке.
Реклама











44

VOLKSWAGEN POLO ПРОТИВ KIA RIO



ГАРАЖ

КОМТРАНС

МАГАЗИН



НОВИНКИ МЕСЯЦА



№ 5 (337), МАЙ 2021

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР АЛЕКСЕЙ АРТУРОВИЧ ВОЖАКОВ
ВЫПУСКАЮЩИЙ РЕДАКТОР ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ
ДИРЕКТОР ПО РАБОТЕ С АВТОПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВАМИ АЛЕКСАНДР ВОРОБЬЕВ
ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РЕДАКТОР ТИХОН СИКУЛЕР
РЕДАКЦИЯ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ, НАТАЛЬЯ УМНОВА, МАКСИМ ФЕДОРОВ, СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ
РЕДАКТОР РУБРИКИ КОМТРАНС МАКСИМ ПРИХОДЬКО
ДИЗАЙНЕР АЛЕКСЕЙ ФЕШИН
ЦВЕТОКОРРЕКЦИЯ И ПРЕПРЕСС АНДРЕЙ КОНОВАЛОВ
ОТДЕЛ РЕКЛАМЫ, МОСКВА: **РУКОВОДИТЕЛЬ** ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
Телефон +7 (499) 455-1663
v.avdeev@5koleso.ru
АЛЕНА КЕЧИНА
АЛЛА ЮШКОВА
БРЕНД-МЕНЕДЖЕР ВАХТАНГ КОЛЬЦОВ
ОТДЕЛ ДИСТРИБЬЮЦИИ И ПОДПИСКА **РУКОВОДИТЕЛЬ** МАРИЯ ВОРОБЬЕВА
m.vorobyeva@5koleso.ru
РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА ПРОДАЖ ОНЛАЙН-РЕКЛАМЫ WWW.5KOLESO.RU ВИТАЛИЙ АВДЕЕВ
v.avdeev@5koleso.ru

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» Оформить подписку можно на сайте Почта России Подписка онлайн. Подписной индекс журнала «5 Колесо» 314776 в интернет-каталоге Pressa-rf.ru

Тираж – 152 000 экземпляров
СВОБОДНАЯ ЦЕНА
Наименование: «5 Колесо». Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ № ФС77-68812 от 17.02.2017. Выдано Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
Выходит с сентября 1993 года

УЧРЕДИТЕЛЬ/ИЗДАТЕЛЬ ООО «5К»
АДРЕС ИЗДАТЕЛЯ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А
АДРЕС РЕДАКЦИИ: 197342, Санкт-Петербург, Торжковская ул., 5, литер А, пом. 13-Н, комната 102, офис 412А
Тел. +7 (499) 455-1663
e-mail: info@5koleso.ru
Веб-сайт: www.5koleso.ru
Instagram: @5koleso.ru
ТИПОГРАФИЯ ООО «РосФлекс» 305001, Курск, Дружининская ул., 29, офис № 7

Подписано в печать 22.04.2021
Дата выхода в свет 25.04.2021

ЖУРНАЛ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ В ГОРОДАХ:
Архангельск • Астрахань • Великий Новгород • Владимир • Волгоград • Вологда • Воронеж • Донецк • Екатеринбург • Запорожье • Иваново • Казань • Калининград • Калуга • Киев • Кишинев • Кострома • Красноярск • Курск • Липецк • Луцк • Минск • Москва • Мурманск • Набережные Челны • Нижний Новгород • Новосибирск • Орел • Пермь • Петрозаводск • Псков • Ростов-на-Дону • Рязань • Самара • Санкт-Петербург • Саратов • Севастополь • Смоленск • Таллин • Тамбов • Тверь • Тольятти • Тула • Ульяновск • Уфа • Челябинск • Чита • Ярославль

16+



SK ZIC

REGIONAL PARTNER
OF FC BARCELONA

ОТЛИЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ. ГАРАНТИРОВАНО.



SK ZIC
ZERO
30
ZERO TECH.
0W-30
PAO
100% Synthetic
ACEA C3
VW 504/507
1L

SK
ZIC
TOP
5W-30
PAO
FULLY SYNTHETIC
1L

SK
ZIC
X7
LS
5W-30
SYNTHETIC
1L



WWW.ZICOIL.RU

* Региональный партнер ФК Барселона

КИТАЙСКИЙ АНТИВИРУС



КИТАЙ РАНЬШЕ ВСЕХ УШЕЛ НА КАРАНТИН И БЫСТРЕЕ ВСЕХ ОПРАВИЛСЯ ОТ «КОРОНЫ». ПОКА МИР ПРОДОЛЖАЕТ ПОЛЫХАТЬ В ПЛАМЕНИ ПАНДЕМИИ, ЗА ВЕЛИКОЙ КИТАЙСКОЙ СТЕНОЙ ЭКОНОМИКА РАСТЕТ НЕБЫВАЛЫМИ ТЕМПАМИ, ЦИФРЫ ПРОДАЖ НОВЫХ МАШИН ЛЕТЯТ В НЕБЕСА, И НИЧТО УЖЕ НЕ НАПОМИНАЕТ О СОБЫТИЯХ ГОДИЧНОЙ ДАВНОСТИ. ЖИЗНЬ В ПОДНЕБЕСНОЙ ВОШЛА В ПРИВЫЧНОЕ РУСЛО, И ПЕРВЫЙ В ЭТОМ ГОДУ ПОСТКОВИДНЫЙ АВТОСАЛОН, ПРОШЕДШИЙ В ШАНХАЕ, ХОТЬ И ФАКТИЧЕСКИ ЛИШИЛСЯ СТАТУСА МЕЖДУНАРОДНОГО, ПО КОЛИЧЕСТВУ ПРЕМЬЕР НЕ СТАЛ СКРОМНЕЕ. О САМЫХ ИНТЕРЕСНЫХ НОВИНКАХ ЧИТАЙТЕ В НАШЕМ ОБЗОРЕ.



GREAT WALL X CANNON

К 2025 году Great Wall Motors планирует стать третьим крупнейшим производителем пикапов в мире. Серьезность намерений компания доказывает прототипом, подготовленным для Шанхайского автосалона. Great Wall X Cannon — это готовый к производству огромный рамный пикап с нарочито грубым дизайном, длиной 5,7 м, с просторной двухрядной кабиной и новейшим бензиновым V6 с турбонаддувом мощностью 354 л.с. Коробка передач — автоматическая, 9-ступенчатая, причем, как утверждают представители GWM, собственной разработки. Привод — полный или задний. Крайне любопытна конструкция шасси: китайский исполин может стать первым серийным полноразмерным пикапом с независимой задней подвеской. Увы, рассчитывать на появление этой машины в России не приходится.

HONGQI L-CONCEPT

Бренд Hongqi (Хун-ци, Красное знамя – кит.), принадлежащий концерну FAW, специализируется на люксовых автомобилях и на местном рынке вполне успешно конкурирует (среди определенной аудитории) с Rolls-Royce и Maybach. На автосалоне в Шанхае Hongqi показал концептуальный седан L-Concept. За внешность отвечает шеф-дизайнер Hongqi Жиль Тейлор, ранее занимавший аналогичную должность в Rolls-Royce, так что некоторые стилистические пересечения с британскими машинами не случайны. Как это часто бывает, представители Hongqi держат все технические характеристики в секрете. Но кое-что уже заметно: в автомобиле нет руля – намек на беспилотные технологии. Причем в 2023 году этот седан должен встать на конвейер.



TANK 800



Линейка суббрендов Great Wall Motors продолжает расти: в ее состав вошла марка Tank, под которой будут выпускать настоящие внедорожники. Самым роскошным из них станет Tank 800, стилизованный под Rolls-Royce Cullinan. Но, в отличие от чопорного британца, китайская модель будет ближе к народу – как по цене, так и по своим способностям помесить грязь. Построен такой «Танк» на рамном шасси от пикапа Great Wall X Cannon и оснащается тем же 354-сильным V6 с турбонаддувом. Чтобы добавить комфорта пассажирам, китайцы поставили сюда пневмоподвеску и добавили «богатую» отделку салона с металлическими вставками и обивкой из искусственной замши. Не исключено, что с новым брендом Great Wall Motors может зайти и на российский рынок: незадействованные мощности завода под Тулой позволяют это сделать без особых проблем.



ORA PUNK CAT

Электрический суббренд Ora существует в линейке Great Wall Motor всего третий год, но уже выбрался на верхние строчки новостей благодаря экспериментам с дизайном и номенклатурой. В Шанхае Ora представила перерождение VW Beetle, но с пятью дверьми и электромотором. Любопытно и название машины — Punk Cat (Кот-панк). С чем связано такое сочетание терминов, представители Ora не объяснили. В то же время, несмотря на ряд крайне нетривиальных решений, сам автомобиль выглядит очень приятно, а салон может привести в восторг любителей рестомодов: в нем очень бережно сохранена стилистика 50–60-х годов, включая руль с хромированной вставкой, в который удачно вписаны кнопки. Увы, технических подробностей о «Коте-панке» нет.

ORA HAOMAO

Еще одна новинка от бренда Ora – хэтчбек Haomao, чье название в переводе с китайского означает «Кот-молния». Внешне модель напоминает сильно «отфотошопленный» Porsche Panamera первого поколения, который выпускался с 2009 по 2016 годы. Чтобы избежать обвинений в плагиате, китайцы сильно изменили пропорции модели, однако чьи «уши» торчат из этого электрического «кота» – понятно с первого взгляда. Пока этот электрокар носит статус концепта без каких-либо намеков на серийное производство.





ZHIJI L7

СП Zhiji Auto, образованное компаниями SAIC, Zhangjiang Hi-Tech и Alibaba Group, показало первый серийный электрический седан L7, который поступит в продажу в первой половине следующего года. Новинка станет первым автомобилем, в котором установят систему беспроводной зарядки мощностью 11 кВт. Однако скорость зарядки не так высока: за один час энергозапас пополнится всего на 80 км пробега. В салоне L7 установлен 39-дюймовый дисплей с разрешением 4K по всей ширине передней панели. В отделке интерьера использован деревянный шпон, который сделан из сырья с берегов озера Комо. Седан готов к автономному вождению: на борту у него имеется лидар, а также по дюжине камер и ультразвуковых радаров. В движение новинку приводят два электромотора мощностью 540 л. с. Дальность хода достигает 615 км, но если установить опциональную батарею на 118 кВтч, то этот показатель составит 1000 км.

SERES SF5

Китайский производитель смартфонов и бытовой электроники Huawei представил свой первый автомобиль. Новинку разработали совместно с компанией Cyrus, но для продаж китайцы создадут отдельный бренд Seres. Первенец Huawei — это кроссовер, сопоставимый по размерам с Audi Q5. Дизайн оригинальный, при этом здесь встречаются такие небюджетные решения, как скрытые дверные ручки. В салоне установлен медиацентр от Huawei с большим вертикальным экраном. У кроссовера есть примитивный автопилот — адаптивный круиз-контроль с функцией удержания в полосе. Любопытно, SF5 — не электромобиль, а подзаряжаемый гибрид. В движение его приводят два электродвигателя суммарной мощностью 550 л. с., которые позволяют разогнаться до сотни всего за 4,7 секунды. Также в состав установки входит 1,5-литровая «четверка», которая работает как генератор, питающий аккумуляторную батарею. Электрический запас хода составляет 180 км, но при подключении ДВС пробег может составить до 1000 км.





MERCEDES-BENZ EQS

Флагманская «электричка» от Mercedes-Benz построена на новой платформе для электрокаров и не имеет ни одной общей детали с новым S-Class. Начнем с того, что это не седан, а лифтбек, причем с рекордно низким коэффициентом аэродинамического сопротивления: C_x=0,20. В длину EQS растянулся на 5265 мм, при этом,у машины короткие капот и багажник, а салон, наоборот, непривычно большой. Как и S-Class, EQS будут выпускать в двух вариантах колесной базы, причем первым в серию пойдет длинный вариант, а укороченный появится позже. Пока анонсировано две версии: это EQS 450 с одним электромотором мощностью 329 л. с. и EQS 580 с двумя двигателями суммарной мощностью 516 л. с. Максимальный запас хода модели — 770 км, 300 из которых можно получить простояв на быстрой зарядке всего 15 минут. EQS достаточно будет просто подключить к розетке, а оплату, тариф и прочие настройки электроника сделает сама. Среди оснащения — автоматически открывающиеся и закрывающиеся двери, проекция на лобовое стекло с дополненной реальностью, тройной дисплей на передней панели и полноуправляемое шасси. Система помощи при вождении позволит водителю убирать руки с рулевого колеса на скоростях до 60 км/ч — то есть в пробках и плотном трафике.

VOLKSWAGEN TALAGON

Немецкий концерн привез в Шанхай полноразмерный семиместный кроссовер, разработанный специально для рынка КНР. Выпуск новинки на мощностях совместного предприятия FAW-Volkswagen будет налажен до конца 2021 года. Talagon уже назван самым крупным кроссовером в истории марки: габариты машины составляют 5153х2002х1795 мм, колесная база – 2980 мм. Продаваемый в России Teramont компактнее. Впрочем, разработка этого гиганта не стала очень уж дорогой: Talagon базируется на платформе MQB, а значит, многие запчасти и агрегаты взаимозаменяемы с другими моделями VW. В качестве силовой установки пока анонсированы две версии бензинового 2,0-литрового турбомотора: 186 и 220 л. с. Базовая модификация получит передний привод, топовая – полный.



ZEEKR 001

Компания Geely представила первую серийную модель нового премиального суббренда Zeekr. Спортуниверсал под индексом 001 построен на новой модульной платформе, предназначенной для электромобилей – SEA (Sustainable Experience Architecture). Машина получилась немаленькая: при длине почти 5 метров ее колесная база составляет 3 метра. На торпедо новинки установлен 15,4-дюймовый дисплей медиасистемы, цифровая приборная панель имеет диагональ 8,8 дюйма. Модель будет доступна в вариантах с задним приводом (один мотор мощностью 272 л. с.) и полным приводом (два мотора суммарной мощностью 544 л. с.). Максимальный запас хода – больше 700 км. Диапазон цен на китайском рынке – от 43 000 до 55 000 долларов.

AUDI A6 E-TRON

Компания из Ингольштадта показала предвестника серийного Audi A6 нового поколения: «товарный» электрокар, который представят в середине следующего года, будет практически полностью повторять одноименный концепт. A6 e-tron станет первой моделью марки, построенной на платформе Premium Platform Electric (PPE). Новинка длиннее, выше и шире, чем актуальный A6, при этом 5-дверный кузов лифтбека имеет крайне низкий коэффициент аэродинамического сопротивления. Концептуальный A6 e-tron щеголяет матричной оптикой и проекторами, которые смогут отображать предупреждения прямо на дороге. В движение модель приводят два электромотора – по одному на каждой оси, их суммарная мощность достигает 476 л. с. С места до 100 км/ч электролифтбек разгоняется менее чем за 4 секунды. Батарея емкостью 100 кВтч обеспечивает дальность хода до 700 км по циклу WLTP. Благодаря системе быстрой зарядки увеличить запас хода на 300 км можно будет за 10 минут, а с 5 до 80% батарея концепта зарядится за 25 минут.







LEXUS ES

В Шанхае состоялась премьера обновленного Lexus ES. Снаружи новинку отличает облицовка радиатора с измененным узором черного цвета, передние фары с новым рисунком светодиодных ходовых огней, а также оригинальные легкосплавные диски. В салоне главный упор сделан на мультимедиа: система получила сенсорный экран (от 8 до 12,3 дюйма), который подвинут на 11 см ближе к водителю — для удобства пользования. Доработка ходовой части коснулась подвески и тормозов. В линейке силовых агрегатов седана появилась новая 150-сильная 2,0-литровая «четверка» с увеличенной степенью сжатия, в паре с которой работает вариатор с «механической» первой и задней передачами. Помимо этого мотора для ES доступны прежние агрегаты — 2.5 (200 л. с.) и 3.5 V6 (250 л. с.) с 8-ступенчатым автоматом. Седан также получил адаптивный дальний свет и новейшую версию системы активной безопасности Lexus Safety System+: в режиме работы адаптивного круиз-контроля она лучше удерживает машину в полосе, а при риске столкновения автопилот способен самостоятельно объехать препятствие.

GENESIS ELECTRIFIED G80

Не считая солнечных панелей на крыше, электрический седан Genesis внешне почти ничем не отличается от своего бензинового собрата. Модель получила два электромотора суммарной мощностью 365 л. с., которые позволяют Electrified G80 разгоняться до 100 км/ч за 4,9 секунды. Заявленный запас хода на одной зарядке – 500 км. Электрокар адаптирован под быструю зарядку: терминал мощностью 350 кВт может за 22 минуты пополнить емкость батареи до 80%. Еще новинка поддерживает технологию двунаправленной зарядки Vehicle to Load (V2L), которая позволяет использовать до 3,6 кВт для работы внешних потребителей энергии.



MASERATI LEVANTE HYBRID

В рамках Международного Шанхайского автосалона компания Maserati презентовала гибридную версию кроссовера Levante. Напомним, что летом прошлого года итальянская марка представила гибридную версию седана Ghibli. Теперь же очередь дошла и до Levante. Однако это не подзаряжаемый гибрид, поэтому автономным ходом на электричестве новинка не обладает. В линейке бренда Levante Hybrid заменит дизельную 6-цилиндровую модификацию. Под капотом гибридного кроссовера устанавливается 2,0-литровая бензиновая «турбочетверка» от Alfa Romeo, 48-вольтовый стартер-генератор с ременным приводом, а также электрический нагнетатель e-Booster. Суммарная мощность установки составляет 330 лошадиных сил и 450 Нм крутящего момента.

TOYOTA BZ4X

В рамках Шанхайского автосалона компания Toyota представила концепт электрического кроссовера bZ4X, который планируется запустить в производство в следующем году. Индекс bZ4X имеет свою расшифровку. Так, bZ — название всей линейки электрокаров, построенных на платформе e-TNGA, и оно обозначает beyond Zero (нулевые выбросы). Цифра 4 говорит о положении электрокара в модельном ряду, литера X обозначает, что новинка принадлежит к сегменту кроссоверов. Внешне концепт напоминает электрическую версию кроссовера RAV4, но при этом он отличается полным отсутствием решетки радиатора и соединенными полосой задними светодиодными фонарями. В салоне bZ4X внимание привлекают руль-штурвал и «парящий» экран мультимедийного комплекса. Что касается технических подробностей, то производитель сообщает только, что новинка построена на архитектуре e-TNGA, а в разработке электрокроссовера принимали участие инженеры Subaru.





CROCUS CITY HALL

5 ИЮНЯ
2021 | 19:00





12+





ПУТЕМ РЕНОЛЮЦИИ

БРЕНД RENAULT БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЙ МОЖНО СЧИТАТЬ ОДНИМ ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ. О ТОМ, ЧТО СТОИТ ЗА ВЫСОКИМИ ЦИФРАМИ ПРОДАЖ, МЫ И БЕСЕДОВАЛИ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ «RENAULT РОССИЯ» ЯНОМ ПТАЧЕКОМ ▫ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▫ ФОТО «RENAULT РОССИЯ»

? Ваша карьера с самого начала, а если точнее, то с 1994 года, связана с маркой Renault. Чем объясняется такая верность бренду?

! Я всегда любил автомобили, и моей мечтой была работа, связанная с автомобильным бизнесом. Возможность работать в компании Renault мне представилась сразу после окончания университета, и я ни минуты не колебался, делая этот выбор. Так началась моя работа в автомобильной отрасли, которая предоставила мне новые перспективы. Причем они не ограничивались маркой Renault — мне довелось поработать и с другими брендами Группы. Это та работа, которая по-настоящему заряжает: разные страны, разные рынки, разные вызовы… И, конечно же, огромный опыт, который мне удалось приобрести — за это я больше всего и благодарен компании Renault.

? Нужно сказать, что и Renault повезло — компания нашла классного специалиста…

! Скорее, это я нашел Renault.

? Вы очень хорошо говорите по-русски. Это результат долгой работы в России?

! Русский язык входил в мою школьную программу. Но когда я даю интервью на русском, всегда немного переживаю — сомневаюсь, правильно ли я передаю суть того, о чем хочу сказать…

? Вы участвовали в запусках большого числа моделей. Где было сложнее всего организовать процесс?

! Не могу сказать, где было сложнее, но интересного было много. Мне повезло принять участие в таких проектах, как, например, запуск модели Logan в Румынии или Dacia в Европе. Я считаю большой удачей работу над восстановлением бренда Lada, над изменением дилерской сети этой марки и вообще восприятия бренда в целом. Была возможность развивать и марку Renault в России, когда я работал здесь в должности директора по маркетингу. И я очень рад вернуться в «Renault Россия», но уже в должности генерального директора.

? Вы и в Украине поработали с маркой Renault…

! Да, я был директором «Renault Украина», и на сегодняшний день марка в этой стране показывает очень хорошие результаты. Но важно понимать, что это не плод труда одного человека — во всем самым главным является командная работа.

? Тем не менее, прослеживается определенная закономерность: вы приходите, и все процессы начинают двигаться в нужном направлении. Например, метаморфозы Lada. В советские времена дефицита автомобиль, сошедший с конвейера АВТОВАЗа, был пределом мечтаний, а затем слово «Жигули» стало именем нарицательным, если речь шла о чем-то ненадежном. Новая эра Lada, так или иначе, связана с вашей работой на этом предприятии…

! Вопросы, связанные с брендом Lada, лучше адресовать тем, кто им сейчас занимается. Я могу только сказать, что это был действительно важный и интересный этап развития марки, и я рад, что мне довелось участвовать в этом процессе. Но еще раз отмечу, что все успехи связаны с работой команды. И то, что мы многого добились, говорит о том, что у нас была отличная команда.

? Вы снова у руля бренда Renault. На этот раз возглавляете «Renault Россия».

Когда вы пришли на эту должность, сразу поняли, что требуются перемены? Или было достаточно продолжить курс ваших предшественников?

В любом бизнесе всегда должно быть долгосрочное планирование, под которое и предполагаются инвестиции. Поэтому прийти и сразу все кардинально менять бессмысленно. В «Renault Россия» мы не только планомерно продолжаем развитие модельного ряда, но и работаем на перспективу, внедряя новую стратегию Renault, объявленную в январе этого года президентом Группы Renault и получившую название «Ренолюция». Это долгосрочная глобальная стратегическая программа, которая касается всех рынков, где представлен бренд Renault.

Мы уделяем большое внимание повышению эффективности и прибыльности, развиваем синергию с нашими партнерами. К сожалению, буквально через несколько недель после того, как я возглавил «Renault Россия», весь мир потрясла пандемия коронавирусной инфекции. И нам пришлось адаптироваться к новым реалиям, менять приоритеты в краткосрочном планировании. Самым важным в этих обстоятельствах стала поддержка производства, возможность продолжать начатые проекты в условиях, требующих нестандартных решений.

Вероятно, этот период потребовал быстрого реагирования на изменение ситуации на рынке?

Апрель прошлого года проходил в режиме локдауна, когда нам пришлось остановить производство. Да и весь первый триместр, прошедший под знаком пандемии, был очень плохим для бизнеса: в апреле потребительский спрос упал на 70%, в мае — на 50%. Но во второй половине 2020 года, во многом благодаря государственным программам, мы наблюдали постепенное восстановление рынка. Что касается «Renault Россия», то мы отмечаем высокий интерес к государственным программам: в 2020 году продажи по ним составили более 20% от всех проданных автомобилей Renault. В конце года рынок восстановился до цифры 1 600 000 автомобилей, что позволило частично компенсировать потери первого полугодия. В результате общее падение рынка составило 9%, но с огромной разницей между первым и вторым полугодиями.

Время действительно оказалось очень сложным. Сначала нужно было восстановить производство, затем, с учетом возросшего спроса, запустить его на полную мощность. И все это с соблюдением всех правил и норм, декларированных Роспотребнадзором. В это время требовалась чрезвычайная гибкость в принятии решений, умение ежемесячно адаптироваться к постоянно меняющейся ситуации. И мы со всем этим справились. Например, в мае прошлого года, в период, когда все было закрыто, мы осуществили запуск модели Kaptur — стали первыми, кто провел презентацию автомобиля в виртуальном пространстве. Я горжусь своей командой — нам удалось принять вызов и добиться очень хорошего результата, работая в сложных и необычных условиях.

Можно ли говорить, что во многом благодаря тем самым необычным условиям получили развитие новые программы? Например, онлайн-продажи?

У нас, как и в большинстве компаний, сотрудники быстро убедились в том, что в случае необходимости вполне плодотворно можно работать удаленно. Это касается и онлайн-продаж, которые мы успешно практиковали и до пандемии, а наработанный опыт только помог нам быстро приспособиться к новым условиям. В результате наши продажи в онлайн-пространстве в этот период выросли в три раза по сравнению с 2019 годом. На сегодняшний день у нас есть полный перечень дистанционных услуг, связанных с автомобилями: не выходя из дома можно заказать и оплатить автомобиль, записаться на сервис. Даже, при определенных условиях, можно заказать доставку машины на дом. 2020 год и все, что с ним связано, безусловно, активизировали эту форму продаж.

> «МЫ НЕ ТОЛЬКО ПРОДОЛЖАЕМ РАЗВИТИЕ МОДЕЛЬНОГО РЯДА, НО И РАБОТАЕМ НА ПЕРСПЕКТИВУ, ВНЕДРЯЯ СТРАТЕГИЮ "РЕНОЛЮЦИЯ"»

Как вы думаете, сохранится ли в той же степени эта схема и сейчас, когда ограничительные меры сняты? Ведь автомобиль перед покупкой хочется «пощупать», ознакомиться со всем его функционалом…

Во-первых, разумеется, не все покупки будут происходить в онлайн-формате. Во-вторых, необязательно использовать весь пакет предложений онлайн-услуг — клиенту достаточно выбрать только тот сервис, который ему необходим на определенном этапе покупки. Цифровые технологии сегодня широко используются не только в автомобильном бизнесе, и люди уже убедились в том, насколько это удобно. И наверняка будут пользоваться этими услугами в других сферах. Но и дилерская сеть всегда будет сохранять важность своих позиций. Ведь, как Вы правильно заметили, автомобиль — это продукт, который хочется внимательно осмотреть, протестировать… Таким образом, обе формы будут прекрасно сосуществовать. Неизменным останется качество предоставляемых услуг — один из приоритетов марки Renault, и этот подход мы сохраним.

Если вернуться к программе «Ренолюция», на европейском уровне она наверняка затрагивает и развитие электромобильности. Насколько эта тема актуальна для России?

В разных странах компания Renault старается представлять автомобили, адаптированные для конкретных рынков. Россия — не исключение, тем более что это второй по значимости рынок для Группы Renault. Более того, наша стратегия состоит в том, чтобы продавать на российском рынке автомобили, производство которых глубоко локализовано. И степень локализации автомобилей Renault сегодня самая высокая среди представленных здесь иностранных брендов. Этой стратегии мы хотим следовать и в дальнейшем. Что касается электромобилей, то компания Renault является мировым лидером в данном направлении и имеет все необходимые для этой сферы технологии. Но предпосылки к развитию электромобильности зависят от многих факторов: условий эксплуатации, наличия инфраструктуры, поддержки государства… Как только в России эти факторы достигнут определенного уровня, мы будем рады использовать все технические возможности для развития этой программы, у нас для этого все есть.

В заключение не могу не спросить, что нового представит «Renault Россия» в ближайшее время?

Мы уже сейчас активно работаем в рамках программы обновления модельного ряда, которая началась с запуска купе-кроссовера Renault Arkana. Затем последовала модель Kaptur, а самым значимым событием этого года стал запуск нового Duster. Мы продолжим этот тренд, и до 2025 года предполагаем представить на российском рынке пять новых моделей, а также активно заявить о себе в сегменте «С». Работаем и над запуском автомобилей лимитированных серий, и прекрасный тому пример — модель Arkana Pulse. В настоящее время мы занимаемся продвижением нового Duster в России и в странах СНГ. Развиваем и другие программы, которые наверняка будут интересны нашим клиентам, например, такие, как подключаемые сервисы Renault Connect. И если уж мы заговорили о клиентах, хочу поблагодарить всех тех, кто на протяжении многих лет остается верен марке Renault. Их лояльность мы очень ценим.

СООТВЕТСТВУЕМ НАДЕЖДАМ КЛИЕНТОВ

АВТОМОБИЛИ CHERY СТАЛИ УЖЕ ПРИВЫЧНЫМИ В ПОТОКЕ ДВИЖЕНИЯ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ. О ТОМ, КАК СЕГОДНЯ ЖИВЕТСЯ БРЕНДУ ИЗ ПОДНЕБЕСНОЙ В НАШЕЙ СТРАНЕ, РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР АО «ЧЕРИ АВТОМОБИЛИ РУС» ВЛАДИМИР ШМАКОВ ▫ БЕСЕДОВАЛ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▫ ФОТО CHERY

? В своей карьере Вы поработали с огромным числом автомобильных брендов. Есть ли серьезные отличия в работе с марками китайского автопрома?

! Если говорить о дне сегодняшнем, то большой разницы нет. А вот особенности, связанные с менталитетом, существуют: китайцы старательны, быстро учатся и отличаются умением выбирать лучшее из того, что предлагает мировая индустрия.



Представители Европы в большей степени предпочитают структурированный подход, меньше склонны к импровизации. Но весь мир следует по пути глобализации, и Китай исключением не является. Сегодня в компании Chery работают ведущие автомобильные специалисты со всего мира. Если раньше китайцы, в основном, занимались копированием, то сегодня они много внимания уделяют исследованиям и разработкам, создают высокотехнологичные продукты буквально с нуля. Так, Chery имеет пять крупных R&D-центров: в Китае, Европе, на Ближнем Востоке, в Северной и Южной Америке, и по ряду аспектов может дать фору известным автомобильным компаниям.

? Бренд Chery существует в России уже полтора десятка лет. Не было ли сомнений в потенциале этого рынка для китайской марки?

! Chery первой из китайских производителей пришла в Россию, за эти 15 лет пережила разные периоды — достаточно вспомнить три экономических кризиса и долгие периоды стагнаций. Но никогда в Chery не задумывались об уходе с российского рынка. В Chery ценят своих клиентов, гордятся их доверием и всегда готовы соответствовать их надеждам. Кроме того, успех в автобизнесе возможен лишь при комплексном подходе: важно не просто продать автомобиль, но и обеспечить его сервисным обслуживанием на протяжении всего жизненного цикла.

Уверенность покупателей в стабильности производителя является главным фактором, поддерживающим марку на рынке, поэтому уход Chery из России никогда не рассматривался.

? Вы обозначили два важных момента, определяющих успех на рынке: качество самого продукта и гарантия сервисной поддержки. Это как раз те моменты, которые ранее вызывали массу вопросов к китайским автомобилям. Изменилось ли сегодня отношение покупателей к китайскому автопрому вообще и к бренду Chery в частности?

! Несомненно, изменилось. Я горжусь тем, что это происходит на моих глазах и что я имею отношение к продвижению автомобилей Chery на российском рынке. Я уже говорил о гибкости китайского автопрома, который полностью соответствует закону экономики, говорящему о том, что спрос рождает предложение. Вспомните конец 90-х — начало нулевых, когда требовались в меру комфортные и в меру надежные автомобили за разумные деньги. Китайский автопром очень органично вписался в эту программу. Затем требования потребителей возросли, и Китай быстро на это отреагировал. Сегодня из Китая мы получаем качественные и надежные автомобили с самым современным оснащением. Молодое поколение автомобилистов является уверенным пользователем всякого рода гаджетов, привычно общается в виртуальных сферах, и новые модели Chery предоставляют им для этого передовое оборудование, современные цифровые решения.

Что касается надежности китайских товаров, то, как мне кажется, сегодня все меньше и меньше покупателей выражают сомнение в их качестве. Простой пример: в «Чери Автомобили Рус» дело никогда не доходит до отзывных кампаний, инициируемых государством. Каждая возникающая проблема фиксируется нашим отделом послепродажного обслуживания. Если в масштабах всей страны она проявляется трижды, то ей начинают уделять

особое внимание. При фиксации пяти случаев пакет документов направляется в центральный офис для инициирования процесса организации и проведения сервисной кампании. Владельцы автомобилей приглашаются в дилерский центр для осмотра и проведения согласованных работ.

? Удастся ли и в дальнейшем Chery удерживать баланс современных технологий и приемлемых цен на конечный продукт? Или рано или поздно цены придут в соответствие с теми, что декларируют компании-конкуренты?

! Ценообразование всегда отвечало и будет отвечать тенденциям, происходящим на рынках. Например, инфляция, от которой нам никуда не деться. А значит, общий уровень цен будет расти. Что касается ценовой конкурентоспособности, то в ближайшем будущем она точно сохранится. Да, наши автомобили изготавливаются из тех же материалов, что и, к примеру, европейские, японские или корейские машины. Мы используем во многом одинаковые комплектующие, и оснащение наших автомобилей ничуть не хуже, а подчас и лучше того, что у конкурентов. Секрет в том, что наши покупатели «не доплачивают за бренд». Компания Chery не стремится таким образом подчеркивать значимость марки. Заметьте, не узнаваемость, а именно значимость, за которую вынужден платить покупатель.

? Не в этом ли причина того, что Chery не рвется в премиальные сегменты? Хотя, к примеру, Chery Tiggo 8 Pro соответствует самым высоким ожиданиям.

! Вы совершенно правы — именно для того, чтобы сохранять ценовое преимущество, мы не стремимся занять место в когорте премиальных автомобилей. Еще раз повторюсь: мы хотим дать клиенту качественный, комфортный, безопасный, хорошо оснащенный автомобиль, но по разумной цене.

? 2019 год АО «Чери Автомобили Рус» закончило с очень хорошими показателями продаж. Каким был для Вас прошлый год?

! Тот год был, мягко говоря, необычным. В марте 2020-го мы отметили неплохой рост продаж, но в конце того же месяца вынуждены были уйти на самоизоляцию. В это же время были закрыты все дилерские центры. В таком режиме мы работали два месяца, и это не могло не сказаться на бизнесе. В то же время я очень благодарен всей нашей команде, которая смогла быстро адаптироваться к новым условиям — вся деятельность, пусть и в удаленном режиме, ни на минуту не прерывалась. В этот период, когда все было закрыто, очень большим подспорьем стали наши онлайн-продажи — эту форму мы начали развивать задолго до пандемии. Важно и то, что мы полностью сохранили нашу дилерскую сеть.

В связи с этим я хотел бы привести ряд цифр: в марте прошлого года мы продали более 800 автомобилей, в апреле и мае продажи резко упали и было продано, соответственно, 235 и 303 машины. А затем начался рост продаж: июнь — 659 автомобилей, июль — 864… В декабре 2020 года было продано 2100 автомобилей. Что касается структуры нашей дилерской сети, то мы стали больше внимания обращать на крупных игроков этого рынка. Так, из 20 самых крупных российских дилерских групп марка Chery представлена в десяти, а сама сеть простирается от берегов Баренцева до берегов Черного моря и от Калининграда до Владивостока.

? В тот период онлайн-продажи были единственной возможной формой. Как Вы думаете, в дальнейшем они сохранят свою значимость?

! У таких продаж абсолютно точно есть будущее. Трудно судить, как в процентах они станут соотноситься с продажами через дилеров, но нет сомнений в том, что они сохранятся. Например, молодое поколение уже давно активно использует покупки через интернет, и для них онлайн-продажи автомобилей не являются чем-то особенным. Кроме того, онлайн-шопинг среди населения нашей страны получил дополнительное развитие и популярность в период пандемии. Мы планируем и далее совершенствовать, расширять существующий функционал онлайн-бронирования, покупки автомобилей. Так, в нашем интернет-магазине появилась функция одобрения заявки на кредит — момент очень важный, так как примерно половина наших автомобилей приобретается по кредитным программам.

> «НАШИ АВТОМОБИЛИ ИЗГОТАВЛИВАЮТСЯ ИЗ ТЕХ ЖЕ МАТЕРИАЛОВ, ЧТО И, К ПРИМЕРУ, ЕВРОПЕЙСКИЕ, ЯПОНСКИЕ ИЛИ КОРЕЙСКИЕ МАШИНЫ»

? Какие еще программы доступны вашим клиентам?

! Их немало. Это и субсидирование кредитных ставок, и программа «трейд-ин», и программа «Семейный автомобиль Chery». Дело в том, что программы, разработанные и поддерживаемые государством, не распространяются на автомобили, произведенные в Китае. Поэтому для поддержания покупательского спроса мы вынуждены разрабатывать собственные формы.

? Можем ли мы говорить о лояльности российских покупателей к бренду Chery?

! По нашим внутренним исследованиям, мы видим, что индекс потребительской лояльности к бренду растет. Все больше и больше наших клиентов подтверждают готовность совершить повторную покупку и рекомендовать автомобили Chery друзьям, родственникам, коллегам. Также интересны наблюдения, связанные с программой «трейд-ин» — значительно растет процент покупателей, сдающих свои европейские или корейские автомобили в обмен на новый кроссовер Chery или CheryExeed.

? Какие модели Chery пользуются сегодня наибольшей популярностью?

! Я бы отметил определенные срезы целевой аудитории в плане потребительских предпочтений. Например, модель Tiggo 4 в большей степени выбирают молодые покупатели, для многих из которых это первый автомобиль. Небольшой размер, отличный уровень комфорта — это то, что им нужно. Tiggo 7 Pro предпочитают молодые предприниматели, менеджеры среднего звена. Для них это и хороший помощник в поездках по делам, связанных с бизнесом, и для отдыха и путешествий этот автомобиль хорошо подходит. А Tiggo 8 Pro, с его размерами и высоким уровнем комфорта, отлично подойдет для большой семьи.

? Что нового от команды «Чери Автомобили Рус» мы увидим в ближайшей перспективе?

! Как вы помните, чуть больше месяца тому назад мы презентовали кроссовер марки Chery — Tiggo 8 Pro, осенью планируем представить обновленные версии Tiggo 4 Pro и Tiggo 7 Pro. Также на этот год у нас запланировано значительное расширение модельной линейки высокотехнологичного бренда CHERYEXEED — обновление модели TXL, большой внедорожник VX и компактный LX. Модельный ряд наших марок состоит исключительно из переднеприводных кроссоверов и полноприводных внедорожников, но мы прекрасно понимаем, что в этой гамме нам не хватает седана. Мы сейчас обсуждаем с головным офисом вопрос о том, чтобы привезти в Россию автомобиль Chery Arrizo 5, отлично зарекомендовавший себя в Китае и получивший высокую оценку в рейтинге качества автомобилей JD Power 2020 China Initial Quality Study SM (IQS). Седан Arrizo 5, так же, как и кроссоверы Tiggo, выполнен из высококачественных материалов, обладает высоким уровнем оснащения, и, думаю, этот автомобиль будет иметь успех в России. □

ДВАЖДЫ В ТРЕНДЕ

AUDI E-TRON SPORTBACK ЦЕНА: ОТ 6 485 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

ПОМНИТЕ, КАКИМИ БЫЛИ ЭЛЕКТРОКАРЫ ДЕСЯТЬ ЛЕТ НАЗАД? РЕДКИМИ ИГРУШКАМИ, В КОТОРЫХ ДУШИ НЕ ЧАЯЛИ ТОЛЬКО САМЫЕ СТРАСТНЫЕ ФАНАТЫ. АЛЯПОВАТАЯ ВНЕШНОСТЬ МАШИН КРИЧАЛА О НЕСТАНДАРТНОМ МЫШЛЕНИИ ВЛАДЕЛЬЦА, А СКРОМНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ НИ НА МИНУТУ НЕ ДАВАЛИ ЗАБЫТЬ О ЗАПАСЕ ХОДА. А ЧТО ТЕПЕРЬ? СЕЙЧАС Я В ПРОГУЛОЧНОМ ТЕМПЕ ВЕДУ AUDI E-TRON SPORTBACK ПО СПАГЕТТИ СОЧИНСКИХ СЕРПАНТИНОВ И В ПОСЛЕДНЮЮ ОЧЕРЕДЬ ДУМАЮ ОБ ЭЛЕКТРИЧЕСТВЕ. ПОКА НЕ НАСТАНЕТ ПОРА ЗАРЯДИТЬСЯ, КОНЕЧНО!

МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▫ ФОТО AUDI



от других SUV Audi. Но рожки с камерами вместо обычных зеркал — это опция за 95 100 рублей. К тому же весьма сомнительная с точки зрения удобства и безопасности. У камер отличное разрешение, но картинка почти лишена объема, а расположение экранов на дверях требует длительной адаптации и перефокусировки зрения.

Подрезанная крыша — единственное отличие от обычного e-tron. Ее заслуга — в улучшенной аэродинамике (коэффициент сопротивления снизился с 0,27 до 0,25 Cx), что позволило прибавить 10 километров к запасу хода (до 446 км по циклу WLTP). Но в то же время у кросс-хэтча на 45 литров меньше багажник,

С ВЫХОДОМ TESLA MODEL S в 2012 году все поменялось. Вдруг мир узнал, что машина на батарейках может выглядеть как автомобиль, ускоряться как спорткар, проезжать без подзарядки несколько сотен километров и стоить разумных денег. Tesla дала импульс. Крупные автопроизводители его подхватили. Понеслось! Электрокары из транспортного средства вегетарианца, убежденного в сохранении планеты, превратились в естественную часть автомобильного рынка многих стран и городов. Светлые умы компаний поняли, что «нефть-фри» автомобили должны сохранять ДНК бренда. Хотя бы в экстерьере и интерьере, чтобы покупателю не приходилось адаптироваться. И кроссовер Audi e-tron Sportback — самый яркий тому пример. Он только появился, а ощущение, что знаю его всю жизнь.

С какой стороны ни посмотри, с автомобилем другого бренда не спутаешь. Хотя с определением модели непросвещенный зритель может ошибиться. Еще сложнее идентифицировать e-tron от других моделей Audi по интерьеру. Рубленый дизайн, отличные материалы отделки, образцовая эргономика, цифровая 12,3-дюймовая приборная панель Audi Virtual Cockpit, медиакомплекс с двумя тачскринами друг над другом, отличные кресла — все как у всех современных «четырехкольцевых». Но пара своих фишек у «и-тронов» есть — на электрическую сущность намекнут цифры уровня заряда батареи на приборке и удобный оригинальный джойстик выбора передач, интегрированный в неподвижный поручень на центральном тоннеле.

«А как же цифровые зеркала?» — скажете вы. Да, они, вне сомнения, являются, пожалуй, самой яркой чертой, визуально выделяющей e-tron и e-tron Sportback

1 «Рожки» с камерами вместо традиционных зеркал улучшают аэродинамику и добавляют вау-эффекта электрокару.
2 Порты расположены на обоих передних крыльях, но спроектированы под разные типы зарядный станций.

ДЕТАЛЬНО



ОРИГИНАЛЬНО

Удобный **ДЖОЙСТИК** выбора передач – отличительная черта электрических Audi.



ЖЕРТВА МОДЫ

Из-за форм-фактора кузова **БАГАЖНИК** e-tron Sportback на 45 л меньше, чем у e-tron.

а стартовая цена на 205 000 рублей больше, чем у базового e-tron. В остальном Sportback в точности повторяет оригинальную версию, включая силовую установку, соответствующую по мощности обозначению 55 quattro.

e-tron Sportback — это модульная платформа MLB Evo с двойными поперечными рычагами спереди, задней многорычажкой и пневмобаллонами вкруг, два асинхронных электромотора на каждой оси и 700-килограммовая литий-ионная батарея номинальным напряжением 396 В и емкостью 95 кВт·ч. Отрадно, что e-tron Sportback не стал ввязываться в гонку мощностей. В режиме overboost электромоторы суммарно выдают разумные 408 сил и 664 Нм и телепортируют 2,5-тонный кроссовер до 100 км/ч за комфортные 5,7 секунды при старте с двух педалей. Но на пике возможностей электромоторы могут работать лишь 8 секунд подряд. Затем переходят в промежуточный режим, в рамках которого на протяжении минуты выдают 360 сил и 561 Нм. В таком случае вторую сотню кросс-хэтч разменивает через 6,6 секунды, что тоже вполне неплохо. В ПТС же записаны 224 силы — это мощность, которую электромоторы могут выдавать на протяжении получаса подряд. Хитро!

Нелегкий e-tron Sportback легок на подъем! Кросс-хэтч едет бодро, напористо, но без драмы и сбивания дыхания. В нормальном режиме педаль акселератора ощутимо задемпфирована. Узнаю характер современных Audi, если убрать в скобки RS-версии. Для старта с места или резкого ускорения с правой педалью не надо церемониться. Впрочем, это даже хорошо, памятуя историю с пробившим стеклянную стену дилерского центра Porsche Taycan.

Динамический режим добавляет искренности взаимоотношениям. Руль тяжелеет, обратная связь становится четче, подвеска плотнее, реакции на акселератор быстрее. Пока коэффициент сцепления 275-х 21-дюймовых шин Nokian WR SUV 4 с низким сопротивлением качению позволяет, на e-tron Sportback можно с ветерком лететь, проходя одну петлю сочинских серпантинов за другой буквально прилипнув к асфальтовой ленте. Спасибо низкому центру тяжести, якорю в лице 700-килограммовой батареи, развесовке 50:50 и адаптивной пневмоподвеске. В сравнении со спорткарами процесс управления не будоражит, но скучать вы точно не будете.

Однако снаряженная масса в 2,5 тонны не остается незамеченной. Ее буквально ощущаешь пятой точкой при резком торможении. Большим блинам тормозных дисков и многопоршневым суппортам

1 Дисплеи-зеркала выдают в типичном Audi-интерьере электрический e-tron. Цифровая приборка, двухэтажный медиакомплекс, архитектура и многое другое – хорошо знакомы нам по другим Audi.

ВОЖДЕНИЕ
Не будоражит, но скучать точно не будете.



САЛОН
Просторный, с отличной эргономикой и дорогими материалами отделки.



КОМФОРТ
Хорошо справляется почти со всем набором неровностей, присущих асфальтовым дорогам, но на грунтовках и гравийках потряхивает.



БЕЗОПАСНОСТЬ
Обширный набор систем безопасности. 5 звезд по итогам краш-тестов EuroNCAP.



в этот момент не позавидуешь. Масса отражается и на плавности хода. Мелочевку e-tron Sportback на 21-х колесах разравнивает отлично. Но чуть-чуть переборщишь со скоростью на грунтовке с казалось бы безобидными для кроссовера канавками, услышишь срабатывание передних амортизаторов на отбой. Старт с места в крутую горку дается уже не так легко, как на ровной местности. Кроме того, если при подъеме на гору отпустить правую педаль, e-tron не остановится, а покатится задом вниз, попутно рекуперируя энергию.

Измерения по «тепличному» циклу WLTP обещают запас хода в 446 км. Бортовой компьютер Audi e-tron Sportback, проанализировав активный стиль вождения с поправкой на местность, обещает мне в горах вокруг Сочи 350 км. Отмахав по шоссе и серпантинам активные 168 километров с рекуперацией в автоматическом режиме, приезжаю в отель с остатком в 162 км. Занятная арифметика.

От трехфазной промышленной розетки или 11-киловаттной зарядной станции батарея заряжается с нуля до 100% за 8 часов 54 минуты. От редких в России 50-киловаттных станций — 1 час 45 минут. От 150-киловаттных суперчарджеров — 48 минут. Только суперчарджеров в России чуть больше, чем ни одного. Упс! Восполнять заряд от бытовой розетки мощностью 2,3 кВт имеет смысл, только если вы на пару дней готовы отказаться от поездок.

AUDI E-TRON SPORTBACK 55 QUATTRO

Габариты	4901x1935x1616 мм
База	2928 мм
Снаряженная масса	2555 кг
Полная масса	3150 кг
Клиренс	146–222 мм
Объем багажника	60 л спереди, 615 л сзади
Двигатель	два электрических асинхронных, макс. сумм. мощность 408 и 664 Нм (в «овербусте»)
Трансмиссия	редуктор планетарный, одноступенчатый; привод полный
Размер шин	275/45R21
Динамика	200 км/ч; 5,7 с до 100 км/ч
Запас хода	(по циклу WLTP) 446 км

КОНКУРЕНТЫ



Jaguar I-Pace
от 6 347 000 ₽



Mercedes-Benz EQC



Tesla Model X

+ ЭЛЕКТРОКАР, КОТОРЫЙ НЕ ПЫТАЕТСЯ ТЕБЯ УДИВИТЬ МОЩНОСТЬЮ ИЛИ ВЫЧУРНЫМ ДИЗАЙНОМ, А ОКРУЖАЕТ КОМФОРТОМ ВО ВСЕМ.

– ЕСЛИ, КОНЕЧНО, НЕ ЗАКАЗЫВАТЬ ВЕРСИЮ С ЦИФРОВЫМИ ЗЕРКАЛАМИ.

ВЕРДИКТ



E-TRON SPORTBACK НАСТОЛЬКО ЛОГИЧНО ВПИСАЛСЯ В ОТФИЛЬТРОВАННЫЙ ОТ ЭМОЦИЙ МИР СОВРЕМЕННЫХ AUDI, ЧТО В НЕМ ЕДВА ЛИ НЕ БОЛЬШЕ ЖИЗНИ, ЧЕМ В ДРУГИХ НЕСПОРТИВНЫХ МАШИНАХ С ЧЕТЫРЬМЯ КОЛЬЦАМИ НА ЛОГОТИПЕ. У НЕГО КОМФОРТНЫЙ ЗАПАС МОЩНОСТИ И ДАЛЬНОСТИ ХОДА, А МОДНЫЙ НЫНЧЕ ФОРМ-ФАКТОР КРОСС-ХЭТЧА ЕМУ ДЕЙСТВИТЕЛЬНО К ЛИЦУ.

СЕМЕРО ПО КРЕСЛАМ

KIA CARNIVAL ЦЕНА: ОТ 2 599 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

КЛАСС МИНИВЭНОВ У НАС НИКОГДА НЕ БИЛ РЕКОРДЫ ПРОДАЖ, А В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ, НА ФОНЕ ВСЕОБЩЕЙ ОДЕРЖИМОСТИ КРОССОВЕРАМИ, И ВОВСЕ СОКРАТИЛСЯ ДО НИЧТОЖНОГО МИНИМУМА. КОРЕЙЦЫ НЕ ПРОСТО ВДРУГ РЕШИЛИ ЗАПОЛНИТЬ ЕЩЕ ОДНУ РЫНОЧНУЮ НИШУ: ОНИ, ВО МНОГОМ, ПОМЕНЯЛИ ПРАВИЛА ИГРЫ И ПРЕДЛОЖИЛИ КОЕ-ЧТО КРАЙНЕ ЛЮБОПЫТНОЕ

◦ ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ ◦ ФОТО KIA

1 Рабочее место водителя совмещает сенсорное будущее и кнопочное настоящее в правильной пропорции. 2 3 Оформление приборной панели может автоматически переключаться в зависимости от режима движения.





БОЛЬШЕ ПОЛОВИНЫ ПРОДАННЫХ новых машин в РФ — кроссоверы всех мастей, причем далеко необязательно с полным приводом. Многим важнее «казаться, нежели быть» — и прозорливые маркетологи Kia мастерски сыграли на наших слабостях и предложили нечто новое со старым названием. Хотя, как мне кажется, автомобиль, ради которого нас пригласили в Анапу, заслуживает своего, неповторимого имени, пожалуй, как никакая другая модель из обширной гаммы Kia.

Тут стоит отметить, что раньше минивэны Carnival в Россию официально не поставлялись. И не будут! Непонятно? Это я намеренно вас путаю, потому что до этого слегка запутался сам. Новый Carnival — это официально больше не минивэн! Со сменой поколений машина сменила форм-фактор, вобрав в себя действительно лучшие черты сразу нескольких классов, и получила модно звучащее и стопроцентно выигрышное обозначение «кроссвэн». И это — не просто выдумки эффективных менеджеров.

Надо отдать должное предыдущим поколениям Carnival — эти минивэны в России знают, и у них сложилась вполне ощутимая аудитория, которую до недавнего времени «обрабатывали» неофициальные продавцы, пригонявшие машины напрямую из Южной Кореи и США. Российский офис Kia явно перешел им дорогу, не просто объявив о начале продаж, но и организовав сборку в Калининграде. Скажу больше: я уверен, что новый Carnival будет продаваться лучше и стабильнее, поскольку… Да он крутой, как ботулизм.

КОМБИНАТОРИКА

Внешность машины определенно нельзя назвать обычной: одни только хитрые LED-фары, стилистически объединенные с решеткой радиатора, уже вызывают споры среди коллег. Кто-то говорит, что зимой грязь и снег будут забиваться в щели между светильниками. Кто-то, и я в том числе, обеими руками за такие эксперименты.

Профиль у кроссвэна действительно больше напоминает кроссоверный: четко выделенный капот, передние стойки крыши не «завалены» и нет никаких окошек перед дверьми. Третья стойка отделана под алюминий, да еще и с объемным узором. Клиренс, специально для России увеличенный до 18 см, также заметен. И правда, во всем этом немало «кросса», не обманули.

Внутри очень похоже на новые дорогие Kia: два 12,3-дюймовых экрана, приятные материалы отделки, хороший пластик и — что характерно — простор. Посмотрите хотя бы, насколько широк передний подлокотник: у передних обитателей шансов задеть друг друга локтями нет даже близко. Со стороны двери тоже много воздуха. Я, при росте 197 см, подобрал посадку за несколько секунд и категорически не хотел уступать напарнику место за рулем. Мне было уютно — ох, как редко я могу употребить этот термин в отношении нового автомобиля в последние годы… И даже странная «неоновая» прорисовка меню не раздражала, хотя ко всем сенсорным поверхностям я до сих пор отношусь с недоверием. Так что про рабочее место водителя могу сказать смело: 5 из 5.

СМЕНА ДЕКОРАЦИЙ

На презентации много рассказывали о 7-местной версии: в ней два кресла во втором ряду и три в третьем, причем средний ряд превращается в антигравитационную лежанку и обеспечивает «непревзойденный комфорт». Заинтригован Станиславский, боится выйти в туалет. Обидно, но до такой версии я за два дня покатушек так и не добрался. Обязуюсь в ближайшее время исправиться уже в столице. Впрочем, и с 8-местной модификацией не пришлось скучать. Машины за 2,5 млн оснащены именно таким интерьером, и они будут продаваться явно лучше.



1 2 Сиденья можно развернуть, но для этого их придется снимать. 3 За складным третьим рядом – глубокий «поддон», а запаска прячется посередине салона под днищем.





Рутинный тест «сядь сам за собой» второй ряд Carnival проходит с запасом. Дальше — больше: это первый автомобиль за многие годы, где я поместился и на третьем ряду. Да, на голову чуть давил потолок — это из-за огромного люка над вторым рядом. Но и по ширине, и по коленям места — вагон! Браво, компоновщики! «Контрольный выстрел»: даже при разложенном третьем ряде объем багажника составляет 627 литров! А если третий ряд сложить в пол (это делается за 3 секунды, без дополнительного инструмента, как, впрочем, и все возможные перестановки в салоне), уже можно впихнуть около двух кубометров всякой фигни. Если ехать в путешествие впятером и при этом каждый возьмет по паре здоровенных чемоданов, влезет все, что называется, со свистом.

Кресла второго ряда можно разворачивать — добро пожаловать в удобную кают-компанию. На всех сиденьях есть «изофиксы» — детсад уместится. В общем, если использовать Carnival в качестве автобуса, пассажиры будут довольны.

ДЕТАЛЬНО



Вместо рычага автоматической коробки передач – удобная **ШАЙБА**.



В 7-местной версии **ВТОРОЙ РЯД** – как в бизнес-классе самолета.

ТРОГАЙ, КЭП!

Как в анекдоте «… а теперь со всем этим барахлом мы попы-

KIA CARNIVAL 2.2 CRDI

Габариты 5155х1995х1750 мм
База 3090 мм
Снаряженная масса 2194 кг
Полная масса 2800 кг
Клиренс 182 мм
Объем багажника 672/2460 л
Объем топливного бака 72 л
Двигатель дизельный, 4-цилиндр., 2151 см^3, 199/2800 л. с./мин$^{-1}$, 440/2750 Нм/мин$^{-1}$
Трансмиссия автоматическая, 8-ступенчатая, привод передний
Размер шин 235/60R18
Динамика 190 км/ч; 10,7 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.) 7,8/5,7/6,5 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ



GAC GN8
от 2 699 000 ₽



Volkswagen Multivan
от 2 764 400 ₽



Toyota Alphard
от 5 651 000 ₽

➕ CARNIVAL РЕАЛЬНО МОЖЕТ СТАТЬ ПОПУЛЯРНЫМ – ЗАДУМКА С НАЗВАНИЕМ «КРОССВЭН» ДОЛЖНА СРАБОТАТЬ.

➖ НЕ СОВСЕМ ПОНЯЛ ЦЕЛЕСООБРАЗНОСТЬ БЕНЗИНОВОЙ ВЕРСИИ.

ВЕРДИКТ




8,8

ПЕРВОЕ ЗНАКОМСТВО ОКАЗАЛОСЬ КРАЙНЕ ПРИЯТНЫМ. ТЕПЕРЬ У МЕНЯ «ИДЕЯ ФИКС»: РВАНУТЬ НА НОВОМ CARNIVAL В ЕВРОПУ. С ЖЕНОЙ, НАБОРОМ ДЛЯ ПИКНИКА, ПАЛАТКОЙ, НАДУВНЫМ МАТРАСОМ И ДРУГИМ БАРАХЛОМ. ОСТАЛОСЬ ДОЖДАТЬСЯ ОТКРЫТИЯ СУХОПУТНЫХ ГРАНИЦ И... СВОБОДНОГО АВТОМОБИЛЯ. НЕПРЕМЕННО С ДИЗЕЛЕМ.



таемся взлететь». И полетим: обе версии Carnival динамичны ровно настолько, чтобы не просто доставлять группы лиц, но при рейсах «порожняком» и водительское самолюбие потешить. Мне, что неудивительно, больше пришелся по душе дизельный мотор 2.2 Smartstream. 199 л. с. и 440 Нм. Да тут тяги хватает, чтобы силовое подруливание словить! Автомат мягко и абсолютно адекватно жонглирует восемью ступенями, разгон ощутим, неотвратим и… будто бы нет за спиной трех кубометров воздуха, стали, пластика и кожи.

Пожалуй, самое ценное в ездовых особенностях кроссвэна — это отсутствие особенностей. То есть управлять «Карнивалом» ничуть не труднее, чем любым кроссовером — и за это еще один низкий поклон создателям машины. Сидишь низко, руль вертикальный, габариты чувствуются с первых секунд… Лепота!

Бензиновая версия с 3,5-литровым V6 (249 л. с. и 331 Нм) по ТТХ динамичнее: разгон до 100 км/ч занимает 8,5 секунд против 10,7 у дизеля, но… По ощущениям он… нет, не медленнее, а скорее, нуднее. Набирает скорость напористо, но очень ровно, без огонька. Да, возможно, я несправедлив, даже предвзят и ангажирован: я уверен, что смысла в бензине нет просто потому, что расход у дизеля ощутимо ниже (за время теста борткомпьютер CRDi показывал 8,5 литров, а у V6 — 12,4), а транспортный налог меньше в два раза: 9950 против 18 675 наших «вечнодевальвирующих». Ну а на престижный шильдик V6 мне и вовсе наплевать.

ИСТИНА ГДЕ-ТО СОВСЕМ РЯДОМ

Проходимость «баржи» длиной в 5,2 метра никто целенаправленно проверять не собирался: и так понятно, что для большинства ситуаций 18 сантиметров хватит. Оно, как нередко бывает, само произошло. Я таки умудрился найти местечко, куда, в общем-то, многие «пузотерки» лезть не рискнут: ради эффектного видеокадра на закате был форсирован шикарный утес, но шквальный ветер не позволил нормально записать звук. Пока я прикидывал, как объехать одну из многочисленных анапских стройплощадок, резко потемнело. Я потихоньку выехал в обратном направлении, передо мной не спеша двигался экипаж такси на бюджетной машине чешского происхождения. И вдруг бац! — резкий скрежет металла. Таксист явно чирканул «брюхом». Но, поскольку он продолжил движение, я с мыслью «вот и проверим» поехал по его следам. И… ничего не задел, хотя рытвины были глубокие и каменистые. Так что для наших реалий, но без фанатизма, разумеется, Carnival подготовлен.

НОВЫЙ ИГРОК

Корейцы хотят навязать конкуренцию как традиционным микроавтобусам вроде VW Multivan или Mercedes Vito, так и более утонченным бизнес-шаттлам вроде Toyota Alphard или экзотическому GAC GN8. Уверен, у Carnival это получится хотя бы потому, что за 2,5 миллиона таких комфортных и вместительных машин больше нет. За 3,5 млн покупатель получит уже действительно роскошный салон, кучу модной электроники и систем безопасности и, что важнее всего, абсолютно легковую, предсказуемую и привычную всем водителям управляемость.

Подробно о ценах и комплектациях Kia Carnival на стр. 70.

ВОЖДЕНИЕ
Абсолютно легковые манеры у 8-местного «корабля» – это прекрасно!



8

САЛОН
Не перегружен сенсорами, глупым декором и крайне уютен. В багажник влезет пара Picanto.

9

КОМФОРТ
8 полноценных мест, куда не стыдно посадить даже баскетболистов. Подвеска, кстати, вполне комфортная – не верьте блогерам.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Если нужен весь комплекс Drive Wise, придется выбирать самые дорогие комплектации.

9

СЦЕНАРИИ «ДНЯ НЕЗАВИСИМОСТИ» или «Секретных материалов» оставим кинематографистам. Elantra седьмого поколения располагает к себе. Яркая внешность подкреплена соблюдением пропорций. Седан седьмого поколения не просто бьет по глазам крупными сотами решетки радиатора, бумерангами светодиодных фар, Z-образной формовкой бортов, 17-дюймовыми колесными дисками с топорами-спицами, заостренной кормой и фонарями, соединенными воедино светодиодной Н-образной полосой — он гармонично сочетает все эти элементы. Вот и местные жители вместо того, чтобы разбегаться от иноземного корабля, оборачиваются, подходят, спрашивают, фотографируют. Ставка на дизайн сыграла! Только поможет ли это привлечь столь желанное для Hyundai поколение Z?!

Изменения существенные не только во внешности. Elantra получила новую силовую структуру кузова, новую платформу и прибавила в размерах. Расстояние от бампера до бампера увеличилось на 30 мм (до 4650 мм), ширина — на 25 мм (до 1825 мм), а колесная база — на 20 мм (до 2720 мм). Передний свес сократился на 20 мм, а задний, напротив, вырос на 30 мм, что позволило увеличить на 67 литров объем багажника.

Ассоциации с межпланетными перелетами продолжаются и в ин-

ЗАСЛАНЕЦ ИЗ КОСМОСА

HYUNDAI ELANTRA ЦЕНА: ОТ 1 389 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С КОНЦА 2020 Г.

ГОРОД РЫБИНСК, РАСКИНУВШИЙСЯ НА БЕРЕГУ ОДНОИМЕННОГО ВОДОХРАНИЛИЩА, ПОСТЕПЕННО ВОЗВРАЩАЕТ СЕБЕ ИСТОРИЧЕСКИЙ ОБЛИК: ДОМА РЕСТАВРИРУЮТСЯ, СОВРЕМЕННУЮ ПЕСТРУЮ РЕКЛАМУ ЗАМЕНЯЮТ АНАЛОГАМИ ПОЗАПРОШЛОГО ВЕКА. НА ЭТОМ ФОНЕ НОВАЯ HYUNDAI ELANTRA НЕ ПРОСТО ВЫДЕЛЯЕТСЯ, ОНА СМАХИВАЕТ НА НЛО, КОТОРОЕ ВМЕСТО ЛОС-АНДЖЕЛЕСА ИЛИ НЬЮ-ЙОРКА РЕШИЛО ПРИЗЕМЛИТЬСЯ В ЯРОСЛАВСКОЙ ОБЛАСТИ

МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ◦ ФОТО HYUNDAI

терьере. Новая архитектура салона не оставляет вопросов, кто на борту капитан, а кто — лишь пассажир. Рабочая зона пилота четко отделена высоким центральным тоннелем и поручнем, сделанным на манер Jaguar F-Type или легендарной Toyota Supra A80. Рулевое колесо формой спиц напоминает штурвал. Водителя буквально обволакивают все органы управления, включая блок двухзонного климат-контроля и единую панель с цифровым 10,25-дюймовым щитком приборов и 10-дюймовым тачскрином медиацентра.

Посадка, в целом, неплоха. Кресла с подогревом и электрорегулировками удобны, но мне с ростом 187 см хочется опуститься сантиметров на пять ниже, чем позволяет регулировка по высоте. Причина не в запасе воздуха над головой, его достаточно как спереди, так и сзади, а в обзоре и в чувстве единения с автомобилем. Увеличенная колесная база благополучно отразилась на комфорте задних пассажиров — простора в коленях достаточно. Но низко расположенный по отношению к полу диван может доставить дискомфорт в длительных поездках.

Материалы отделки вокруг водителя приятны не только визуально, но и тактильно. Переднему пассажиру повезло чуть меньше — ему в колени выступает ступенька над перчаточным ящиком, которую почему-то сделали из жесткого пластика, хотя на двери этот выступ продолжается уже в мягком исполнении. Плюс крышка бардачка при открытии болезненно падает на колени.

Удачно соблюден баланс между сенсорными панелями и физическими кнопками. Медиацентр поддерживает протоколы Apple CarPlay / Android Auto, подключает сразу два смартфона по Bluetooth для проигрывания музыки, радует оперативностью и понятным интерфейсом. Но без дизайнерских странностей не обошлось. В левой части щитка, которая совмещает в себе приборку с экраном мультимедиа, пестрит загадочный круг, похожий на конфорку. Это не сенсорная регулировка освещения в салоне, не часы и не что бы то ни было другое, что может иметь хоть какой-то функционал. Просто на стадии проектирования интерьера у дизайнеров была задумка, которую не получилось реализовать. Логично предположить, что там планировали разместить экран с изображением с боковой левой камеры, но что-то пошло не так. Теперь это место можно использовать насколько позволяет фантазия: разместить там крепления для смартфона, иконки или лепить стикеры с напоминалками.

Едет Elantra без космических эффектов, но по-земному хорошо. Двухлитровый бензиновый мотор из нового семейства Smartstream выдает оптимальные для этого

1

1 Широкая решетка выглядит эффектно, но сквозь крупные ячейки радиатор будут бомбардировать камни и песок. Дилеры уже наверняка предлагают установить сетку за доплату.
2 Н-образная светодиодная задняя «монобровь» доступна только в самой дорогой комплектации Annyversary.











1 В «базе» диагональ экрана медиацентра не превышает 8 дюймов и нет бесшовного перехода от панели приборов к тачскрину. В «топе» цифровая 10,25-дюймовая приборная панель и 10-дюймовый тачскрин мультимедиа едины.

КОНКУРЕНТЫ



Kia Cerato
от 1 289 900 ₽



Skoda Octavia
от 1 473 000 ₽



Toyota Corolla
от 1 500 000 ₽

класса 150 сил и 199 Нм. Тягу переваривает и отправляет на переднюю ось 6-ступенчатый автомат. Динамика дух не захватывает, но и жаловаться особенно не на что. С места Elantra трогается довольно резво, заявленные 9,8 секунды с 0 до 100 км/ч повторяет даже на зимней резине, демонстрирует 9 литров среднего расхода топлива в рваном темпе движения и без особых проблем выходит на обгоны на трассе. Главное раскрутить коленвал за пять тысяч оборотов.

Автоматическая коробка, традиционно, меланхолична. Причем явно выраженные паузы проявляются не на загородных скоростях, а в диапазоне от 20 до 60 км/ч, когда надо совершить резкий маневр или перестроиться в быструю полосу. Порой ответной реакции трансмиссии на продавленную в пол педаль приходится дожидаться от 1,5 до 2 секунд.

Рассеянность лечит спортивный режим, который не только меняет тему на приборной панели и утяжеляет руль, но и заставляет автомат держать более низкие передачи.

Альтернатива 2-литровому мотору — атмосферная «четверка» серии Gamma объемом 1,6 литра на 128 лошадок и 152 Нм. К ней тоже «прикручен» 6-ступенчатый автомат. Механика для русифицированной «Элантры» седьмого поколения не предусмотрена. Но после броска Москва — Рыбинск — Москва я не могу найти ни одной причины, оправдывающей покупку седана с младшим мотором. 150 сил на 1,3 тонны снаряженной массы — нормально. Можно мощнее, но точно не слабее! Да и доплата в 45 000 рублей за 2-литровый мотор не такая уж существенная, если учесть диапазон цен от 1,4 до 1,8 млн рублей.

Подвеска конструктивно не изменилась — спереди стойки McPherson, а сзади — скручивающаяся балка. Но корейцы изменили точки крепления, модернизировали ступичные подшипники, доработали профиль балки и обернули ее в защитный кожух. В итоге шасси «Элантры» седьмого поколения можно смело назвать одним из лучших в классе. Седан четко следует за рулем, охотно ныряет в связки поворотов, радует небольшими кренами и хорошей курсовой устойчивостью. Но самое удивительное — как достойно Elantra справляется с дорогами Ярославской области.

Если вы здесь бывали, то хорошо представляете, о чем я говорю. Такие дороги не забываются, если их вообще можно назвать дорогами, а не трактом из позапрошлого века. Иногда говорят, что на дороге периодически встречаются ямы… Что ж, на дорогах вокруг Рыбинска периодически встречается асфальт. Казалось бы, оптимальный транспорт здесь — «Крузак», «Паджеро» или «Дастер» на толстых шинах, а никак не Elantra со 150-миллиметровым дорожным просветом, обутая в Nokian Hakkapeliitta 225/45R17. Как бы не так! До 60 км/ч седан потряхивает, но с ростом скорости «Элантра»





ВОЖДЕНИЕ
Подвеска настроена отлично. Но связке мотора и трансмиссии не помешало бы добавить огоньку.



САЛОН
Эргономичен. Соблюден оптимальный баланс между сенсорными панелями и физическими кнопками.




КОМФОРТ
В салоне просторно, а ход достаточно мягкий. Осталось улучшить шумоизоляцию.



БЕЗОПАСНОСТЬ
Кузов повышенной прочности, 6 подушек в «базе», множество систем пассивной и активной безопасности.



HYUNDAI ELANTRA 2.0 AT

Габариты	4650x1825x1430 мм
База	2720 мм
Снаряженная масса	1305 кг
Полная масса	1770 кг
Клиренс	150 мм
Объем багажника	474 л
Объем топливного бака	47 л
Двигатель	бензиновый, 4-цилиндр., 1999 см³, 150/6200 л. с./мин⁻¹, 199/4500 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая, привод передний
Размер шин	225/45R17
Динамика	203 км/ч; 9,8 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 10,0/5,3/7,0 л на 100 км

разглаживает стиральное полотно дороги и, как поджарый атлет, резво уворачивается от совсем глубоких выбоин. Весьма неплохо для автомобиля, который не проходил адаптацию под наш рынок!

Единственное, что досаждает, — отсутствие нормальной шумоизоляции колесных арок. Примечательно, что на таких дорогах система удержания в полосе, входящая в комплекс помощников Smart Sense, умудряется видеть разметку, даже когда глаза водителя не могут четко идентифицировать эту стертую тысячами шин, коррупцией и разгильдяйством полосочку. Чем не звездолет?! ▢


ELANTRA РАДУЕТ ОТЛИЧНОЙ ЭРГОНОМИКОЙ САЛОНА, ХОРОШИМ ОСНАЩЕНИЕМ И ЗДОРОВО НАСТРОЕННЫМ ШАССИ.


ЕСТЬ НЕСКОЛЬКО «ЗАНОЗ», КОТОРЫЕ СТОИТ ОТШЛИФОВАТЬ К РЕСТАЙЛИНГУ, НО ОСНОВНАЯ — ПЛОХАЯ ШУМОИЗОЛЯЦИЯ АРОК.

ВЕРДИКТ

8,5

УДАЛАСЬ НОВАЯ HYUNDAI ELANTRA! СО СВОИМ ЯРКИМ ЭКСТЕРЬЕРОМ, УДОБНЫМ САЛОНОМ, ХОРОШИМ ОСНАЩЕНИЕМ И КЛАССНО НАСТРОЕННЫМ ШАССИ ОНА ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ НАВЕСТИ ШОРОХУ В С-СЕГМЕНТЕ. ВЕДЬ ДАЖЕ В МАКСИМАЛЬНОМ ИСПОЛНЕНИИ 30 ANNYVERSARY ЗА 1 795 000 РУБЛЕЙ ОНА ОКАЗЫВАЕТСЯ ДОСТУПНЕЕ НЕКОТОРЫХ СВОИХ КОНКУРЕНТОВ.

ОПТИМУС ПРАЙМ, Я ТЕБЯ УЗНАЛ!

TOYOTA HIACE VIP ЦЕНА: ОТ 4 247 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

ДЕТИ СЧАСТЛИВЫ! ОНИ, НАКОНЕЦ-ТО, УВИДЕЛИ АВТОБОТА ВО ПЛОТИ. ГЛАЗА ГОРЯТ, РУКИ УКАЗЫВАЮТ НА МАШИНУ, А РАДОСТНЫЕ КРИКИ ЗАСТАВЛЯЮТ ИХ РОДИТЕЛЕЙ ОТВЛЕЧЬСЯ ОТ СВОИХ СМАРТФОНОВ. ВЗРОСЛЫЕ НА ВСЕ ВОЗГЛАСЫ ОБ ОПТИМУСЕ ПРАЙМЕ ОДОБРИТЕЛЬНО КИВАЮТ, ДОБАВЛЯЯ ОШИБОЧНОЕ «ДА... КАКАЯ ТОЙОТА АЛЬФАРД!» TOYOTA! НО НЕ ALPHARD! А НОВЫЙ HIACE VIP, КОТОРЫЙ УМЕЕТ СКОНЦЕНТРИРОВАТЬ НА СЕБЕ ВНИМАНИЕ ▫ **МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ ▫ ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА**



1 Материалы интерьера без особых изысков, но общее впечатление приятное. Радуют отличная обзорность, высокая посадка и множество ниш. Расстраивает – отсутствие подогревов и подлокотников на передних креслах.

ШИРОКИЙ ХРОМИРОВАННЫЙ щит решетки радиатора, заостренные корпуса светодиодных фар, бумеранги светодиодных фонарей, светящиеся в ночи красными стрелами, и, конечно, объемы создают ощущение, что этот черный вэн сошел к нам прямиком из блокбастеров Майкла Бэя «Трансформеры», чтобы спасти наш мир от «десептиконов». А может и примкнуть к ним… Но в то же время, если бы каждый раз, когда этого «автобота» за время теста путали с «Альфардом», я бы получал по паре тысяч рублей, мог бы если не купить Hiace VIP, то внести первый взнос по кредиту точно. Ведь, несмотря на превосходящие «Альфард» размеры, кинематографическую внешность и вместимость, «Хайэйс» значительно доступнее, а именно — на 1,4 млн рублей в топовых комплектациях

На смену пятому поколению Hiace, которое выпускалось на протяжении почти 15 лет, в 2019 году пришли две разные модели. Одна — Hiace, коммерческий шестиметровый микроавтобус, доступный в комплектации «Стандарт» за 3,5 млн рублей. Вторая — Hiace Vip (Granace в Японии). И это 5,3-метровый бизнес-шаттл, вмещающий на борт до 9 человек, попадающий под права категории B и доступный в двух комплектациях — «Элеганс» за 4,2 млн и «Престиж Safety» за 4,5 млн. Последний вы как раз видите на фотографиях.

От «Альфарда», раз уж все о нем вспоминают, он отличается буквально по всем параметрам. Hiace VIP построен на заднеприводной платформе с интегрированной рамой (к кузову жестко закреплены толстые продольные и поперечные балки), подвеской McPherson спереди со стабилизатором поперечной устойчивости и неразрезным мостом сзади с пружинной подвеской. К длинному кардану прикручен классический 6-ступенчатый автомат Aisin и дизельная 2,8-литровая «турбочетверка» 1GD-FTV. По сути, это тот же мотор с цепным приводом ГРМ, клапанным механизмом DONC и системой впрыска Common Rail, что устанавливался на дорестайлинговые Land Cruiser Prado, Fortuner и Hilux, но дефорсированный до 150 сил и 420 Нм.

Казалось бы, возможностей мотора должно едва хватать для 2,7-тонного гиганта. Но первый старт с места оставляет скепсис за 9-местным бортом. Благодаря первой передаче с низким передаточным отношением минивэн бодро набирает 60 км/ч под стрекочущие звуки дизеля. Без драматизма, но достаточно шустро, чтобы не плестись позади общего потока. После энтузиазм закономерно скисает. Автомат меланхоличен. И чем выше скорость, тем сложнее «Хайэйсу» дается рост цифр на спидометре.

Официальных данных динамики Hiace VIP нет. По моим замерам, на рывок 0–60 км/ч пустой заднеприводный вэн тратит 6 секунд, 0–80 км/ч — 9,6 секунды, 0–100 км/ч — 15 секунд, 100–120 км/ч — 7 секунд. На загородных трассах при скорости 100 км/ч выходить на обгоны стоит только при очень больших коридорах. Расход «солярки» в рваном движении в городе составил 11 литров, на трассе — 8,5.

Давайте честно: критиковать за вялую динамику на высоких скоростях шаттл, созданный для перевозки пассажиров, глупо. Важнее, что Toyota Hiace VIP на 17-х дисках с 60-профильными «бубликами» Nokian Nordman 7 SUV деликатно переносит судьбоносные встречи с дорожными невзгодами мелкого и среднего калибра. Вибрации не-

ДЕТАЛЬНО


ГОРЯЧО-ХОЛОДНО

В пассажирском отсеке своя зона климат-контроля, у которой отдельный **БЛОК УПРАВЛЕНИЯ**.


СО ВСЕЙ СИЛЫ

У **ДВЕРИ БАГАЖНИКА** есть доводчик, но чтобы закрыть ее, надо приложить немалые усилия.

подрессоренных масс присутствуют, но не досаждают.

Сравнение с «Альфардом» и здесь неизбежно. Три сотни бензиновых «лошадок» на переднем приводе добавляют нервозности «Альфарду» при ускорениях. Hiace VIP с дизельными 150 силами и 420 Нм момента, пропущенными через 6-ступенчатый автомат на заднюю ось, стартует комфортнее и не требует корректировок рулем, какой бы кретин ни сидел на водительском месте. А за счет более широкой колеи он стабильнее ведет себя на скорости и лучше противостоит боковым порывам ветра.

Посадка выше, чем в Land Cruiser Prado! Отличный обзор компенсирует немалые габариты. Руль с 3,5 оборотами от упора до упора позволяет легко маневрировать в городе. Медиацентр не блещет наворотами, но меню логично и основные функции в наличии, включая камеру заднего вида. А рычаг трансмиссии на высокой ножке настраивает отправиться в большое путешествие. Правда, уже через час желание махнуть из Москвы в Сочи угасает: подушка кресла коротковата и не регулируется по углу наклона, подлокотника у водителя и переднего пассажира нет даже в топовой комплектации. Как нет подогрева руля, передних кресел и электрических регулировок, а климат-контроль однозонный. Вроде не так уж и критично, а неприятное ощущение, что на водителе сэкономили, создается.

А ведь позади водителя классно. Там два ряда кресел с подлокотниками и диван на троих. Формула посадки 2+2+2+3 не просто желание маркетологов, а вполне реальные места. На каждом ряду с ростом в 187 см я устраиваюсь с небольшим запасом в коленях, если по-

1 Медиацентр дружит со смартфонами только через Bluetooth.
2 Вся оптика полностью светодиодная.
3 Вариант посадки на втором ряду при максимально отодвинутых назад креслах.

TOYOTA HIACE VIP

Габариты	5300x1970x1990 мм
База	3210 мм
Снаряженная масса	2740 кг
Количество мест	9
Клиренс	175 мм
Объем топливного бака	70 л
Двигатель	дизельный, турбирован., 4-цилиндр., 2755 $см^3$, 150/3600 л. с./$мин^{-1}$, 420/1600-2200 Нм/$мин^{-1}$
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая, привод задний
Размер шин	235/60R17
Динамика	15 с до 100 км/ч (по замерам журнала «5 колесо»)
Расход топлива	9 л на 100 км в смешан. цикле

КОНКУРЕНТЫ

Mercedes-Benz V-Class
от 3 774 000 ₽

Opel Zafira Life
от 2 859 900 ₽

Volkswagen Multivan
от 3 609 700 ₽

➕ ВМЕСТИТЕЛЬНЫЙ, ПРОСТОРНЫЙ, СТИЛЬНЫЙ, С МОТОРОМ, НАДЕЖНЫМ, КАК АВТОМАТ КАЛАШНИКОВА.

➖ БОКОВЫЕ СТЕКЛА ПРОПУСКАЮТ МНОГО ШУМА, НЕТ ПОДЛОКОТНИКОВ НА ПЕРЕДНИХ КРЕСЛАХ, НЕТ ПОДОГРЕВА РУЛЯ И КРЕСЕЛ.

ВЕРДИКТ

8,5

TOYOTA HIACE VIP ОСТАВЛЯЕТ КРАЙНЕ ПРИЯТНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ. ДА, ВОЗМОЖНОСТИ МОТОРА СКРОМНЫЕ, НО ЕГО НАДЕЖНОСТЬ ИЗ ИСТОРИИ ЭКСПЛУАТАЦИЙ HILUX И PRADO НЕ ВЫЗЫВАЕТ СОМНЕНИЙ. ВМЕСТИМОСТЬ ВПЕЧАТЛЯЕТ. И ЕДИНСТВЕННОЕ, ЗА ЧТО ОБЪЕКТИВНО МОЖНО ПОРУГАТЬ ВЭН, – ЭТО ОТСУТСТВИЕ ПОДЛОКОТНИКОВ НА ПЕРЕДНИХ КРЕСЛАХ И ПОДОГРЕВОВ.

жертвовать багажником и отодвинуть последний диван максимально близко к задней двери. Если наличие заднего трехместного дивана не требуется, его можно демонтировать и уместить там чемоданы всех пассажиров.

Салон можно комбинировать под свои нужды. Кресла оснащены креплениями Isofix и двигаются на полозьях в полу. В пассажирском отсеке есть блок климата со своим, интегрированным в потолок пультом управления, настраиваемые лампочки подсветки, как в «Боингах», и 6 разъемов USB на 2А. Подстаканников, разных ниш, полочек и ящиков по всему салону не счесть. Во время съемок наш фотограф убрал в одну из них свой второй объектив и потом минут пятнадцать искал его.

По качеству сборки салона претензий нет. Материалы без изысков: есть кожа, мягкие вставки, но и откровенно жесткого пластика хватает. Главное, что при проезде крупных неровностей, вроде «лежачих полицейских», салон, при раздвинутых друг от друга креслах, не издает лишних раздражающих звуков. Чего не скажешь об акустическом комфорте в целом — двойной стеклопакет «Хайэйсу» не помешал бы.

Сдвижные двери с электроприводом можно открывать и закрывать тремя способами: кнопками слева от руля, кнопками с ключа и традиционными ручками. А вот у гигантской двери багажника, под которой можно устраивать распродажу, только электрический доводчик. Чтобы ее закрыть, надо приложить немалые усилия и немного испачкать руки.

Пока фотограф с нашим бренд-менеджером бегали вокруг машины, я успел познакомиться с большей частью водителей других минивэнов, которые ждали своих шефов на территории Лужников. В будние дни они возят больших боссов или других важных персон, а в выходные — свою семью. Целевая аудитория успела пожаловаться на качество сборки V-Class, на дороговизну опций в Multivan и не осталась равнодушной к «Тойоте». □



ВОЖДЕНИЕ
Бодро берет с места, стабилен на высоких скоростях и маневренный в городе. Но обновленный до 200 сил дизельный мотор ему бы не помешал.
7

САЛОН
Понятие «вместительный» с ним расширяет границы.

10

КОМФОРТ
Есть над чем поработать: шумоизоляция, подлокотники, подогревы, подушка водительского кресла.

7

БЕЗОПАСНОСТЬ
Семь подушек безопасности, включая шторки для всех рядов, и комплекс систем Toyota Safety Sense.
10

ПИКАП В ОТВЕТЕ

ISUZU D-MAX ЦЕНА: ОТ 2 860 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

ПИКАПЫ У НАС БОЛЬШОЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ НЕ ПОЛЬЗУЮТСЯ. ДОСТАТОЧНО ОТМЕТИТЬ, ЧТО В ПРОШЛОМ ГОДУ В РОССИИ ЭТИХ ОСОБЕЙ БЫЛО ПРОДАНО ВСЕГО 8812 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. НЕВЗИРАЯ НА ЭТО, КОМПАНИЯ ISUZU ПРЕЗЕНТОВАЛА ОЧЕРЕДНУЮ ГЕНЕРАЦИЮ МОДЕЛИ D-MAX. И ЕСЛИ ВАМ ВДРУГ ПОНАДОБИТСЯ ПИКАП, НА ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ СТОИТ ОБРАТИТЬ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ

▫ СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ ▫ ФОТО ISUZU

ЗАНИМАТЕЛЬНАЯ МАТЕМАТИКА

В деле пикапостроения компания Isuzu имеет солидный опыт — такими грузовичками она занимается с 1963 года. Что касается D-Max, первая версия этого автомобиля появилась в 2002 году, а спустя десять лет модель обновили. Для третьей генерации потребовалось еще меньше времени — в 2019 году с конвейера завода в Таиланде сошел новый D-Max.

Вот еще несколько цифр. При общем падении рынка пикапов на 16% компания Isuzu в прошлом году продемонстрировала рост в 74%, уступив по этому показателю Volkswagen с его моделью Amarok, но опередив Mercedes X-class. Понятно, что лидерами рынка данная троица не является (первые места по продажам пикапов уверенно занимают соответственно УАЗ, Toyota и Mitsubishi), но тем не менее… И если в 2019 году было продано 285 пикапов Isuzu, в прошлом году их число увеличилось до 498 автомобилей. Интересен еще и такой факт: 44% покупателей D-Max являются физическими лицами, то есть в большинстве случаев не рассматривают этот автомобиль исключительно как рабочую лошадку.

НЕ ПРОСТО ГРУЗОВИЧОК

На российском рынке Isuzu D-Max предлагается в пяти комплектациях. Для коммерческих нужд предназначены версии Business (с полуторной кабиной) и Space. Обе имеют механические коробки переключения передач. Тем, кто будет использовать автомобиль и для работы, и для отдыха, подойдет комплектация Comfort, в которой можно выбрать или механическую КП, или АКП. А если вы покупаете пикап исключительно «удовольствия для», есть смысл рассмотреть или Premium, в котором, кстати, тоже не забыли о любителях вручную переключать передачи, или Premium Safety с АКП. Объединил это многообразие выбора силовой агрегат: в России будет только 3-литровый турбодизель мощностью 190 л. с. На презентации нового D-Max среди ключевых особенностей новинки помимо топливной экономичности, что вполне логично, звучали и такие, как комфорт и безопасность, что далеко не всегда применимо к пикапам. А еще японцы, которые любят всякого рода аллегории и определения, очертили концепцию четырьмя терминами: Bold (дерзкий), Sporty (спортивный), Emotive (дарящий эмоции) и Smart (умный). И за эти слова, что называется, ответили.

СКАЗАНО – СДЕЛАНО

«All new Isuzu D-Max» — так был представлен автомобиль, и в Isuzu против истины не погрешили. Из внешних деталей можно отметить новый передний бампер и радиаторную решетку, светодиодную головную оптику, интересное решение заднего инте-





грированного бампера, уменьшенный, по сравнению с предыдущей версией, зазор между кабиной и грузовым отсеком. Немного изменились пропорции силуэта автомобиля, на 30 мм увеличилась колесная база и на столько же — длина грузовой платформы. Все это вкупе и должно подходить под определение экстерьера как «дерзкий и спортивный». При этом фамильные черты прежнего D-Max без труда узнаются и в новинке. А вот «начинка» изменилась куда серьезнее. Высота и ширина лонжеронов рамы увеличились, в ее конструкцию добавлена поперечина, повышающая уровень защиты при боковом ударе. В элементах кузова увеличился процент высокопрочных сталей. Схема подвески осталась прежней: впереди — двухрычажная пружинная, сзади — рессоры, но точки крепления элементов изменились.

ДЛЯ ПОЛНОТЫ ВПЕЧАТЛЕНИЙ

Эмоций и от путешествия за Полярный круг, и от самого автомобиля было предостаточно. Ночевка в стилизованных под эскимосские иглу домиках, красота северного сияния, контрасты городка Териберка… А в кабине D-Max напрочь забываешь определение «коммерческий транспорт». Интерьер оформлен со вкусом, материалы отделки хорошие, контрастная строчка и декоративные элементы к месту — все это создает ощущение, что ты находишься в салоне дорогого внедорожника. За рулем сможет удобно устроиться водитель любого роста и комплекции, водительское сиденье с отличной эргономикой и снабжено электрорегулировками, рулевая колонка подстраивается и по углу, и по вылету. D-Max получил двухзонный климат-контроль, 7- или 8-дюймовую (в зависимости от комплектации) мультимедийную систему, приборную панель с LCD-дисплеем. Исходя из комплектаций, есть шесть или семь подушек безопасности. На заднем ряду сидений вроде бы и неплохо, но насколько будет комфортно пассажирам в дальнем путешествии, можно определить только опытным путем — посадка достаточно специфическая. А вот различных отделений для мелочей, боксиков для хранения, подстаканников и держателей для бутылок просто не перечесть. Но это уже из перечня Smart, что же касается графы Emotive, здесь Isuzu D-Max в комплектациях Premium и Premium Safety зачет обеспечен.

ПРОВЕРЕНО СЕВЕРОМ

Кольский полуостров — идеальное место для теста пикапа. Во-первых, таких автомобилей здесь немало, но используются они, в основном, для решения утилитарных задач. Во-вторых, из-за закрытия границ внутренний туризм пользуется все большей популярностью, и интерес к Русскому Северу уже заметен. Туристические центры со снегоходами, оленьими и со-

ДЕТАЛЬНО

ИНТЕРЕСНО

В БОКСЕ спрятан DVD-плейер. И вообще, сюрпризов в новом D-Max предостаточно.



ВО ВСЕХ КОМПЛЕКТАЦИЯХ доступна блокировка заднего дифференциала

1 Салону Isuzu D-Max могут позавидовать внедорожники из премиального сегмента.
2 Внедорожные возможности нового пикапа тоже на достаточно высоком уровне.
3 Везде просто россыпь всяких ниш, боксиков, тайничков. Так что, не кузовом единым может похвастаться Isuzu D-Max.

бачьими упряжками, глэмпинги (те самые домики «а-ля иглу») все активнее появляются на карте Мурманской области. А уж о любителях кайтинга и говорить не приходится — ветра здесь подходящие. А что лучше всего подойдет для такого рода развлечений? Правильно, пикап, в кузов которого поместится уйма снаряжения. И при этом без всяких поправок, что до места свидания с ветром добираться придется на грузовичке. По хорошему асфальту или укатанной снежной дороге ход Isuzu D-Max ничем не отличается от внедорожника с хорошо настроенной подвеской. Разве что нужно учитывать развесовку незагруженного автомобиля — легкую заднюю часть на неровностях может «переставить». А вот на разбитом асфальте или на дороге с наледью и буграми придется привыкать к тому, что все дефекты дорожного покрытия вы детально прочувствуете. Опять же, эти ощущения относятся к незагруженному автомобилю. Управляется D-Max хорошо, без всяких скидок на то, что это рамный автомобиль, крены в поворотах минимальные — над кинематикой подвески действительно была проведена серьезная работа.

НОВЫЙ ВО ВСЕМ

Об эмоциях, разумеется, положительных, можно говорить уже при запуске двигателя, который работает тихо и без характерных дизельных вибраций. А еще версия 4JJ3 стала на 13 л. с. мощнее предыдущей (теперь это 190 л. с.) и максимальный крутящий момент повышен до 450 Нм. Полка максимального крутящего момента стала значительно длиннее: если ранее она находилась в диапазоне от 2000 до 2200 об/мин, то теперь — от 1600 до 2600 об/мин. Все это результат существенной доработки мотора. Новый турбокомпрессор IHI имеет максимальное давление наддува 181 кПа, в топливном насосе высокого давления Denso давление впрыска было увеличено со 180 до 250 кПа, а форсунки, также производства Denso, обеспечивают восемь впрысков за один такт. «Командует» работой мотора новый блок управления Transtron, плод совместной разработки Isuzu и Fujitsu. К сожалению, возможности сравнить нынешний D-Max с предыдущей моделью у меня не было, но особой резвости мотора я не отметил. Но, во-первых, нужно ли сколь-либо хорошей динамики ожидать от пикапа? Во-вторых, работает двигатель в паре с прежним 6-ступенчатым автоматом (напомню, на тесте была лишь версия Premium Safety, которая комплектуется исключительно АКП), а посему

TOYO ВАМ В ПОМОЩЬ

Какими бы выдающимися возможностями ни обладал автомобиль, роль шин, которыми он укомплектован, переоценить трудно. Isuzu D-Max, представленные на тесте, были обуты в шипованные шины Toyo Observer Ice-Freezer. Направленный рисунок протектора оригинального дизайна ничуть не смазывал, а наоборот, способствовал хорошей управляемости автомобиля. Комбинированные блоки протектора позволили оптимально распределить шипы, которые при контакте с поверхностью дороги создают 28 линий зацепления. А льда на маршруте было предостаточно. Фланец и корпус уменьшенного размера повышают устойчивость шипов в слое протектора. В плечевой зоне шины присутствуют специальные выступы, улучшающие сцепление в глубоком снегу и колее.

ожидать существенного улучшения динамических показателей вряд ли стоит. А вот тяговитость у дизеля отличная — увеличенная полка максимального крутящего момента делает свое дело.

Важным моментом стало появление блокировки дифференциала заднего моста, причем для всех комплектаций. Ряд конструктивных изменений теперь позволяет D-Max преодолевать брод глубиной до 800 мм, что на 20 сантиметров больше, чем у предыдущей версии. Да и дорожный просвет впечатляет: в зависимости от того, 17- или 18-дюймовые колеса установлены на автомобиле, он составляет 235 или 240 мм. Немаловажно, что проекция днища D-Max практически ровная, нет выступающих жизненно важных деталей, которые можно повредить на внедорожных участках.

Система помощи водителю IDAS (Intelligent Driver Assistance System) доступна как раз в версии Premium Safety. Она предупредит о фронтальном столкновении, сама затормозит, поможет при замедлении в повороте, защитит от ошибочного нажатия на педаль газа. Адаптивный круиз-контроль работает в диапазоне от 30 до 130 км/ч, есть система предупреждения о выезде из полосы, автоматическое переключение света фар, предупреждения о боковом столкновении при выезде задним ходом… Ну как, неплохо пикапчик «упакован»?

Цены на версию с двойной кабиной и механикой начинаются от 2 860 000 рублей (вариант с полуторной кабиной на 100 000 рублей дешевле), а на машины с АКП — от 3 100 000 рублей. Комплектация Premium Safety стоит 3 550 000 рублей. К этому стоит добавить некоторые плюсы, положительно влияющие на стоимость владения Isuzu D-Max. Например, межсервисный интервал составляет 20 000 км, а расширенная гарантия действует пять лет или до достижения 120 000 км пробега. ▢

ВОЖДЕНИЕ
Вполне понятный, с точки зрения откликов, руль, обеспечивающий достаточно точное управление.



САЛОН
Хорошие отделочные материалы, выверенная эргономика, много приятных мелочей.



КОМФОРТ
Пикап, и этим все сказано. Но на хорошей дороге он превысил все ожидания. Что касается дороги плохой, то... Это пикап, причем в нашем случае он был без груза.



БЕЗОПАСНОСТЬ
С этим все хорошо, особенно в комплектации Premium Safety. 7 подушек безопасности и большой набор помощников водителю.





ISUZU D-MAX

Габариты	5265x1870x1785 мм
База	3125 мм
Снаряженная масса	2135 кг
Полная масса	3100 кг
Клиренс	235 мм
Объем топливного бака	76 л
Двигатель	дизельный, с турбонаддувом, 2999 см³, 190/3600 л. с./мин⁻¹, 450/1600-2600 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая, привод подключаемый полный
Размер шин	265/60R18
Динамика	180 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 10,4/7,1/8,3 л на 100 км

КОНКУРЕНТЫ

Mitsubishi L200
2 702 000 ₽

Toyota Hilux
2 606 000 ₽

➕ ОТЛИЧНЫЙ ИНТЕРЬЕР С ХОРОШИМИ МАТЕРИАЛАМИ ОТДЕЛКИ. ДВИГАТЕЛЬ В ПАРЕ С АКП РАБОТАЮТ ОЧЕНЬ СЛАЖЕННО.

➖ НЕДОСТАТОЧНАЯ ПЛАВНОСТЬ ХОДА НА НЕРОВНОЙ ДОРОГЕ. БЫЛО БЫ НЕПЛОХО ИМЕТЬ ПОСТОЯННЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД.

ВЕРДИКТ



СОБСТВЕННО ГОВОРЯ, С ЭТОГО Я И НАЧИНАЛ — ЕСЛИ ВАМ ПОНАБИЛСЯ ПИКАП, СТОИТ ПРИСМОТРЕТЬСЯ К ISUZU D-MAX. ISUZU ПРЕДСТАВИЛА МАШИНУ, СОХРАНИВШУЮ ВСЕ ПЛЮСЫ ПИКАПА, НО ЗАСТАВИЛА ПРИ ЭТОМ НЕСКОЛЬКО ПО-ДРУГОМУ ВЗГЛЯНУТЬ НА ЭТОТ СЕГМЕНТ АВТОМОБИЛЕЙ. И ЭТО ЯПОНСКОЙ КОМПАНИИ В ПОЛНОЙ МЕРЕ УДАЛОСЬ ОСУЩЕСТВИТЬ.

ТАРИФ «УПРАВЛЯЙ»

HYUNDAI SANTA FE ЦЕНА: ОТ 2 479 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2021 Г.

ОБЫЧНО РЕСТАЙЛИНГ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ СМЕНОЙ ПЛАСТИКОВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ КУЗОВА, ИЗМЕНЕНИЕМ ФОРМЫ ГОЛОВНОЙ ОПТИКИ И НЕСКОЛЬКИМИ ДЕТАЛЯМИ В ИНТЕРЬЕРЕ. ГОРАЗДО РЕЖЕ ИЗМЕНЕНИЯ КАСАЮТСЯ КОНСТРУКЦИИ ШТАМПОВАННЫХ ЭЛЕМЕНТОВ КУЗОВА И ДЕТАЛЕЙ ПОДВЕСКИ, ПОРОЙ НОВШЕСТВА ПРОНИКАЮТ В ДВИГАТЕЛЬ И ТРАНСМИССИЮ. ПРОВОДИТЬ РАДИКАЛЬНУЮ МОДЕРНИЗАЦИЮ АВТОМОБИЛЯ НИКТО НА ЭТОМ ЭТАПЕ НЕ СТАНЕТ, ТАКАЯ ПРОЦЕДУРА ТРЕБУЕТ СЕРЬЕЗНЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ВЛОЖЕНИЙ, КОТОРЫЕ НЕ ФАКТ, ЧТО ОКУПЯТСЯ, ТЕМ БОЛЕЕ ЧТО В СРЕДНЕМ ЧЕРЕЗ ДВА ГОДА НА РЫНОК ВЫХОДИТ НОВАЯ МОДЕЛЬ, А ЭТО – НОВЫЕ МНОГОМИЛЛИОННЫЕ ЗАТРАТЫ. ОБНОВЛЕНИЕ ПРИЗВАНО ОЖИВИТЬ ИНТЕРЕС К МОДЕЛИ В СЕРЕДИНЕ ЕЕ ЖИЗНЕННОГО ЦИКЛА НА КОНВЕЙЕРЕ

▢ АЛЕКСЕЙ ВОЖАКОВ ▢ ФОТО HYUNDAI



SANTA FE СМЕНИЛ ЛИЦО. Спереди автомобиль сразу и не узнаешь. Совершенно новая форма решетки радиатора, перетекающей в блоки фар по бокам, могла бы придать машине более «европейское звучание». Если бы не узкие полоски верхних ходовых огней, светодиоды которых перекликаются с нижним блоком фар, образуя причудливую Т-образную фигуру. Бамперы совсем новые, в задний встроены поворотники: решение спорное, учитывая разнообразие погодных и дорожных условий. Кормовые фонари соединены пластиковой перемычкой, которая не светится и не несет функциональной нагрузки, являясь лишь элементом дизайна.

Благодаря изменению конфигурации пластиковых деталей кузова автомобиль вырос в длину на 15 мм. Металлические штампованные элементы сохранили свою форму, добавились колесные диски с новым рисунком. Изменения в салоне не слишком радикальные, но они ненавязчиво делают интерьер ярче и современней. 12,3-дюймовая цифровая панель впервые устанавливается в этом сегменте кроссоверов. Любопытно, какую планку для этой конструкции возьмут электронщики и разработчики в будущем, не может же размер увеличиваться до бесконечности. Под высокой центральной консолью — создатели называют ее «парящей» — имеется пространство, туда можно определить разные предметы, на панели сосредоточено значительное количество органов и кнопок управления. Это — из признаков премиальности, любят говорить производители, на мой взгляд, уместнее рассуждать о функциональности, ведь без многолетней истории путь в премиальный класс тернист и неочевиден. Селектор КП электронный, попросту говоря, кнопочный, рядом с ним шайба управления режимами движения и системой Terrain mode, выбирающей настройки для разных покрытий под колесами. Ее нет только на наименее мощном автомобиле с бензиновым двигателем объемом 2,5 литра (от 2 479 000 руб). Из 188-сильного «табуна» проверенного временем бензинового мотора «свели» целых 8 лошадей, но не в ущерб разгонной динамике — она улучшилась, и топливной экономичности — расход снизился за счет снижения трения.

Расположенный по центру 10,25-дюймовый экран мультимедийной системы не умиляет, как раньше. На прошлой версии конструкция монитора с круглыми регуляторами ненавязчиво отсылала к облику домашнего советского транзистора. Аудиосистема Harman/Kardon устанавливается начиная с комплектации Prestige, и это уже акустика совершенно другого уровня, к ней полагается 10 колонок. Надо сказать, что и 6 динамиков в базовой версии не сильно напрягают слух, обеспечивая звучание, не раздражающее ни водителя, ни пассажиров.

Добавилась масса электронных помощников. Изменения коснулись системы автоматического торможения перед препятствием: теперь она останавливает автомобиль на пере-







крестке при повороте налево, если навстречу опасно движется другой автомобиль. Появилась система торможения перед препятствием сзади и система дистанционной парковки. По мелочам — во втором ряду теперь просторнее на 15 мм, это при 5-местной компоновке. Багажник обзавелся дополнительными 9 литрами. Увеличили жесткость капота, что помогло снизить вибрацию на холостом ходу. Цветовая палитра кузова стала богаче на три варианта — выбирать можно из девяти.

Santa Fe перекочевал на переработанную платформу, унифицированную с Hyundai Sonata и Kia Sorento. Она прочнее, имеет меньшую массу и более низкий центр тяжести, но, как следствие, у автомобиля на 9 мм сократился дорожный просвет — в цифрах это не критично, но в российских условиях данный показатель зачастую является одним из решающих. Заметно улучшилась и управляемость. Передняя подвеска получила усиленный трапециевидный подрамник на гидроопорах, сзади поменялась форма продольных рычагов.

Наиболее значительные изменения претерпел автомобиль с дизельным двигателем. Начнем с того, что блок цилиндров теперь алюминиевый, само собой, гильзованный. Благодаря новым материалам он «похудел» на 19,2 кг. Головка блока теперь составляет одно целое с распределительными валами, в том смысле, что поменять отдельно их не получится. Распределительные и балансирные валы выполнены на игольчатых подшипниках, применение которых снизило трение.

Но главное не это — теперь дизельный мотор агрегатируется не с 8-ступенчатой автоматической коробкой, а с роботизированной трансмиссией Smartstream 8 DCT со сцеплением в масляной ванне. Используются два контура смазки: один электрический насос высокого

1 **К обилию кнопок на центральной консоли привыкаешьбыстро: они понятны и расположены логично.**
2 **Цвет приборной панели изменяется в зависимости от выбора режима движения.**

ДЕТАЛЬНО



Функция обзора **СЛЕПЫХ ЗОН** выводит изображение при перестроении или повороте на приборную панель.



Для совсем ленивых предусмотрена **АВТОПАРКОВКА** с ключа.

HYUNDAI SANTA FE

Габариты	4785x1900x1685 мм
База	2765 мм
Снаряженная масса	1865-2059 кг
Полная масса	2510 кг
Клиренс	176 мм
Объем багажника	634/1704 л
Объем топливного бака	67 л
Двигатель	дизельный, 4-цилиндр., турбо, 2199 см³, 199/3800 л. с./мин⁻¹, 440 (1750-2750) Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	роботизированная, 8-ступ., привод полный
Размер шин	255/45R20
Динамика	205 км/ч; 9,2 с до 100 км/ч
Расход топлива (город/трасса/смешан.)	7,5/5,3/6,1 л на 100 км

ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*

Транспортный налог	10 000 ₽
ТО-1/ТО-2	23 500 / 30 200 ₽
ОСАГО/Каско	11 900 / 78 000 ₽

* Транспортный налог считается по Москве. Стоимость ТО-1/ТО-2 берется по данным дилера. ОСАГО и каско рассчитываются из расчета один водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

КОНКУРЕНТЫ


KIA Sorento
от 2 219 000 ₽


Mitsubishi Outlander
от 2 169 000 ₽


Skoda Kodiaq
от 2 396 000 ₽

+ ХОРОШАЯ УПРАВЛЯЕМОСТЬ, СОВРЕМЕННЫЕ РЕШЕНИЯ В ИНТЕРЬЕРЕ.

– НИЗКОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ СИГНАЛОВ ПОВОРОТА В ЗАДНЕМ БАМПЕРЕ.

ВЕРДИКТ



ОСНОВНАЯ ЦЕННОСТЬ ОБНОВЛЕНИЙ SANTA FE НЕ ТОЛЬКО В СВЕЖЕЙ ВНЕШНОСТИ. АВТОМОБИЛЬ ОБЪЕКТИВНО СТАЛ ЗНАЧИТЕЛЬНО КОМФОРТНЕЙ, БОГАЧЕ ПО ОСНАЩЕНИЮ И ЭКОНОМИЧНЕЙ. ЗАМЕТНО УЛУЧШИЛАСЬ УПРАВЛЯЕМОСТЬ. БЕЗ ОСОБОЙ НАТЯЖКИ КРОССОВЕР МОЖНО НАЗВАТЬ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫХ ПРЕДЛОЖЕНИЙ НА РЫНКЕ.

ВОЖДЕНИЕ
На асфальте управляемость улучшилась. Отзывчивый руль, ровная и уверенная работа двигателя в разных режимах.
8

САЛОН
Логичная эргономика, качественные материалы отделки.
9

КОМФОРТ
Удобная посадка водителя, хорошая шумо- и виброизоляция, энергоемкая подвеска.
9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Предыдущая модель получала высшие оценки по NHTSA. В обновленной системы активной безопасности были улучшены.
10

давления для управления переключением передач, и второй — отвечает за смазку шестерен и охлаждение сцепления. Предвидя, с какой настороженностью наши автомобилисты относятся к роботизированным трансмиссиям, сотрудники российского представительства Hyundai провели ресурсное испытание на полигоне НАМИ на проселочных, горных и дорогах с городским трафиком, часто на скоростях менее 30 км/ч, с многочисленными остановками и стартами, общей протяженностью 30 тыс. км. Конструктивных недостатков и отказов за время испытаний выявлено не было. Разумеется, для более объективной оценки состояния агрегатов необходимо набрать статистику по продолжительным пробегам большого количества автомобилей. Но представители компании уверяют, что и с этим все будет в порядке.

Погода неожиданно преподносит сюрпризы — в Москве +20 и солнце, а гораздо южнее, в Минеральных Водах, столбик термометра едва дотягивает до отметки +6. В предгорье Эльбруса — вообще около нуля и мокрый снег. Тем лучше, разные погодные и дорожные условия помогут разобраться с достоинствами и недостатками автомобиля. Управляемость на асфальте заметно улучшилась, машина ведет себя собранно, реакции на руле быстрые, шумо- и виброизоляция практически не оставляет шанса превысить допустимый уровень шумовой нагрузки. Звуки от шин и дороги больше терзают слух пассажиров заднего ряда. На бездорожье рельеф отрабатывался быстро и без резких толчков. При движении по камням и значительным неровностям изредка возникало ощущение чрезмерной жесткости, на поперечных трещинах автомобиль потряхивало, но энергоемкая подвеска быстро гасила возникающие колебания. На затяжных горных подъемах дизельный двигатель работал ровно, роботизированная трансмиссия, несмотря на некоторые опасения, своевременно выбирала необходимую передачу, не вызывая дискомфорта.

В Приэльбрусье выпал снег, дороги покрылись ледяной коркой. Благодаря зимним шинам 20-го диаметра, которыми предусмотрительно был укомплектован автомобиль, и системе Terrain Mode, дозирующей крутящий момент по осям, а где надо — через систему тяги подтормаживая каждое колесо, снежная каша и сугробы не стали фатальным испытанием для обновленного «Санты». □

ИГРА В ДОГОНЯЛКИ

▫ **KIA RIO 1.6 AT ЦЕНА:** ОТ 979 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.
▫ **VOLKSWAGEN POLO 1.6 AT ЦЕНА:** ОТ 1 064 900 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

УЖЕ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ «РИО» УДЕРЖИВАЕТ ТИТУЛ САМОЙ ПОПУЛЯРНОЙ НОВОЙ ИНОМАРКИ В РОССИИ. БЛИЖАЙШИЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ КОНКУРЕНТ, «ПОЛО», ОТСТАЕТ ПО ПРОДАЖАМ ПОЧТИ В ДВА РАЗА, НО ПОСТЕПЕННО СОКРАЩАЕТ РАЗРЫВ. МЫ РЕШИЛИ СРАВНИТЬ ЭТИ МОДЕЛИ, ЧТОБЫ ВЫЯСНИТЬ, В ЧЕМ ЗАЛОГ УСПЕХА КОРЕЙСКОГО СЕДАНА И ЕСТЬ ЛИ У НЕМЕЦКО-ЧЕШСКОГО ЛИФТБЕКА ШАНС ДОГНАТЬ СОПЕРНИКА ▫ МАКСИМ ФЕДОРОВ ▫ ФОТО АВТОРА

НЕСМОТРЯ НА ЗАСИЛЬЕ КРОССОверов, сегмент легковушек размерности B+ остается самым востребованным у россиян. Причем спрос идет не только со стороны физлиц: такие машины активно закупают таксопарки и каршеринг. И главный «заруб» здесь идет среди автомобилей, оснащенных 1,6-литровыми атмосферниками с автоматами. Именно такие версии Kia Rio и VW Polo мы взяли на сравнение. А вот оснащение выбирать не пришлось: и там, и там был «топ», хотя львиная доля продаж приходится на ав-

томобили в средних комплектациях. Но зато будет возможность оценить все доступные опции и понять — стоит от них отказываться или нет.

ПО ДИЗАЙНУ ВСТРЕЧАЮТ, ПО УДОБСТВУ ПРОВОЖАЮТ

Новый VW Polo и обновленный Kia Rio появились в России прошлым летом и уже успели примелькаться на дорогах. В плане дизайна экстерьера из этой пары сложно кого-то выделить, тем более что некоторые решения, вроде бутафорских раструбов глушителя в заднем бампере, схожи. Но если продолжить приглядываться к мелочам, «радиоплавник» на крыше Rio смотрится элегантнее торчащего прута антенны Polo. Зато у последнего есть стеклоочиститель на заднем стекле и невероятно практичное решение в виде спрятанной под логотипом камеры заднего вида — в любую погоду она остается чистой. А еще у лифтбека VW заявленный клиренс больше на 1 см, хотя бордюрный тест обе модели сдали одинаково хорошо: у обеих под передним бампером был еще запас.

Но когда оказываешься внутри этих машин, сохранять нейтралитет уже невозможно. Да, оба производителя использовали недорогие материалы, но работа с их формой и фактурой в VW была проведена гораздо тщательнее. За счет строгого дизайна, а также больших глянцевых вставок в торпедо и дверях интерьер Polo смотрится дороже, чем есть на самом деле. Причем изначально это был салон Skoda Rapid, но он практически без переделок прекрасно вписался в корпоративный облик немецкого бренда. Не считая вышеупомянутых вставок, «свои» здесь только руль и уникальная для автомобилей данного сегмента электронная приборная панель — точно такая же, как у VW Jetta. И смотрится все это даже вблизи ничуть не хуже, чем в «Джетте» (это к вопросу, стоит ли переплачивать за виртуальные приборы — на мой взгляд, стоит). Вот только лично мне с ростом 186 см машина немного «жмет»: чтобы устроиться за рулем, пришлось отодвигать водительское кресло до упора назад. Более рослым водителям, скорее всего, будет уже некомфортно, но зато за ними точно можно будет сесть не вонзая колени в спинку переднего кресла.

На фоне конкурента салон Rio смотрится простовато — не спасает даже «кожаная» обивка сидений (от этой опции я бы точно отказался). Зато мне здесь было удобнее: у водительского кресла есть поясничный подпор, причем с электроприводом (!), да и диапазон регулировки вылета руля с креслом больше. Однако в этом есть минус для пассажиров: при отодвинутом до упора назад сиденье места за рослым водителем остается крайне мало — коленям будет неудобно. Задние пассажиры в Rio вообще не особо избалованы удоб-



KIA RIO ОТ 979 900 ₽

ВОЖДЕНИЕ
Всеядная подвеска сочетается с бодрым мотором и хорошо настроенным рулем.
9



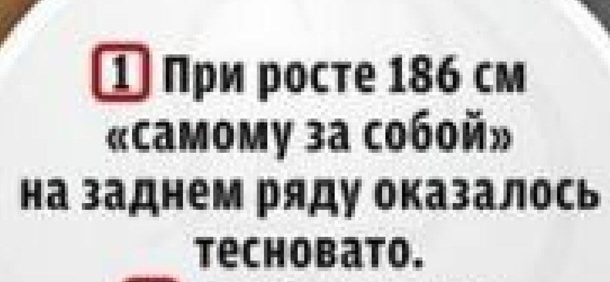
САЛОН
Даже в топовой комплектации смотрится бюджетно. С разъемами USB конструкторы поскупились... пожадничали.
8



КОМФОРТ
Водительское место имеет широкие варианты настроек, но на заднем ряду комфорта меньше.
8

БЕЗОПАСНОСТЬ
В максимальной комплектации шесть эйрбэгов, но в «базе» подушек всего две.
9





1 При росте 186 см «самому за собой» на заднем ряду оказалось тесновато.
2 Приборы хоть и аналоговые, но с удобной оцифровкой и цветным «компьютером».

ствами — откидного подлокотника с подстаканниками, как в Polo, нет, да и разъем USB всего один, хотя и более привычного формата. У лифтбека VW все зарядки USB (по паре спереди и сзади) нового стандарта Type-C — владельцам старых смартфонов придется покупать переходники. Обе модели одинаково хорошо подготовлены к морозам: у них есть подогревы всех сидений, руля и лобового стекла. Ну и однозонный климат-контроль тоже имеется у обеих.



ЗАГЛЯНЕМ В БАГАЖНИКИ?

У Kia Rio нет кнопки открывания на крышке багажника — нужно либо несколько секунд постоять у закрытой машины с ключом в кармане, чтобы электроника разблокировала замок, либо сделать это вручную, потянув рычаг возле водительского кресла. А если уплотнитель крышки примерз? В этом случае придется просовывать пальцы в узкую щель между крышкой и бампером, плюс еще нужно найти помощника, который будет дергать рычаг в салоне. У VW Polo мультифункциональный логотип — это не только лючок для камеры заднего вида, но еще и ручка, которой удобно открывать даже сильно запачканную пятую дверь. Опускается она за висящий резиновый «язычок»: достаточно потянуть его вниз, и крышка захлопнется под своим весом. Чтобы закрыть багажник в корейском седане, нужно дернуть за пластиковый выступ с изнанки крышки. Если сделаете это недостаточно резко, крышка вернется назад, и, чтобы довершить дело, придется пачкать руки и нажимать на крышку сверху.

Багажник Polo на 50 литров больше, а через его гигантскую «пасть» можно грузить самую разнообразную негабаритную поклажу. У седана возможности в этом плане сильно ограничены узким проемом, часть которого к тому же съедают петли крышки багажника. Да, чемоданы и сумки здесь поместятся без труда, но с детскими колясками и велосипедами уже будут проблемы. А чтобы перевезти что-нибудь из крупной бытовой техники (да, службы доставки не всегда удобнее самовывоза), матрасов или мебели в сборе, даже не стоит думать. В грузовом отсеке Polo также предусмотрены крючки для сумок/пакетов, проушины для крепления сетки, ниши в боковинах и даже розетка на 12 вольт — спасибо чешскому донору кузова с его «умными» решениями. Плюс у VW



VW POLO ОТ 1 064 900 ₽

есть лючок в заднем диване, так что с лыжами здесь можно ездить вчетвером. В общем, в битве багажников лифтбек, однозначно, выигрывает.

ТАКИЕ РАЗНЫЕ 1.6

Несмотря на то что объем силовых агрегатов у тестовых машин одинаковый, их отдача заметно отличается. И если по крутящему моменту разница невелика — всего 4 Нм, причем не в пользу корейского седана, то по мощности последний отрывается от конкурента аж на 13 л. с. Впрочем, до последнего момента я надеялся, что разница в динамике будет не особо заметна, тем более что (судя по характеристикам) на «низах» фольксвагеновский мотор должен тянуть лучше. Но после того как я сел за руль Kia, все эти надежды рассыпались как карточный домик. «Кореец» быстро откликается на газ и бодро стартует, в то время как его соперник делает все то же самое с заметным запаздыванием: в начале хода педали газа вообще ничего не происходит. Такое ощущение, что акселератор Polo принудительно задемпфировали в угоду экологии или экономичности. Ну или чтобы покупатели чаще выбирали турбомотор 1.4 TSI. Кстати, проблема с «задумчивостью» акселератора также была у предшественника этой модели, и владельцы нашли способы ее решения, о чем я обязательно напишу в отдельной статье.

«Слил» Polo конкуренту не только по динамике, но и по комфорту подвески. Как это ни удивительно звучит, но корейцам удалось превзойти немецкие эталоны. При наличии четко настроенного электроусилителя руля Rio также радует «непробиваемыми» амортизаторами, которые отлично сглаживают все изъяны наших дорог. Я специально проехал на обеих машинах через одних и тех же «лежачих полицейских» на разных скоростях: там, где лифтбек VW начинал «брыкаться» задней подвеской, седан Kia продолжал держаться молодцом, мягко отрабатывая неровности. Те же ощущения при проезде выбоин в асфальте и рельсов — что в Rio практически не замечаешь, в Polo хорошо ощущаешь пятой точкой.

Но еще лучше покупатели ощутят разницу в цене этих моделей. Kia Rio заметно, на 8–10%, дешевле VW Polo, и это во многом



3 Внутри Polo не выглядит бюджетником.
4 Электронная приборка в этом сегменте есть пока только у VW.
5 На заднем сиденье есть подлокотник с подстаканниками, а за ним – лючок для длинномеров.



ВОЖДЕНИЕ
«Задумчивая» педаль газа не дает раскрыть потенциал мотора, руль настроен хорошо, но подвеска для наших дорог жестковата.



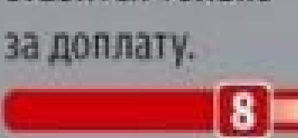
САЛОН
Выглядит не хуже, чем у «Джетты». Электронная приборная панель – вещь.



КОМФОРТ
Тесновато по меркам рослого водителя, зато на заднем ряду – раздолье и есть подлокотник с подстаканниками. Оснащение – лучшее в классе.

9

БЕЗОПАСНОСТЬ
Боковые подушки и шторки безопасности даже в «топе» ставятся только за доплату.



объясняет успех корейской модели у россиян. Стартовый прайс версий с 1,6-литровым мотором и АКП различается на 85 000 рублей, а в «топе» — более чем на 100 тысяч. Да, такие машины будут не совсем равнозначными по уровню оснащения. Например, у Polo даже в «базе» есть медиацентр с 6,5-дюймовым цветным экраном и Apple CarPlay с Android Auto, а также светодиодные фары и задние фонари. А «пустой» Rio 1.6 с автоматом может похвастать лишь простенькой магнитолой и галогеновым светом. Но, как показывает статистика продаж, основной спрос идет как раз на версии без лишних наворотов — именно они востребованы у корпоративных клиентов, заказывающих большие партии машин в каршеринг и такси. Да и обычные покупатели в нынешних условиях тоже экономят, хотя рост продаж Polo с начала года показывает, что тенденция меняется. ▢

1 Для такси такой багажник сойдет, но для семейной машины это не лучший вариант.
2 Грузовой отсек лифтбека не только больше по объему, но и лучше продуман в плане практичности.





«Поло» длиннее, но уже конкурента.

«Рио» почти на центнер легче «Поло». Интересно, за счет чего?

«Поло» мог бы ехать резвее, если бы не задемпфированная педаль газа.

«Поло» дороже в обслуживании, но страховка каско на него дешевле.

АВТОМОБИЛИ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ: KIA RIO – АВТОСАЛОН «ПРАГМАТИКА КУПЧИНО», VOLKSWAGEN POLO – КОМПАНИЯ «ФОЛЬКСВАГЕН ГРУП РУС».

БАНК ДАННЫХ





	KIA RIO	VOLKSWAGEN POLO
ГАБАРИТЫ, ВЕС		
Длина, мм	4400	4469
Ширина, мм	1740	1706
Высота, мм	1470	1471
Колесная база, мм	2600	2591
Клиренс, мм	160	170
Снаряженная масса, кг	1198	1285
Полная масса, кг	1610	1680
Объем багажника, л	480	530
Объем топливного бака, л	50	55
ДИНАМИКА, ЭКОНОМИЧНОСТЬ		
Максимальная скорость, км/ч	192	190
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,2	11,8
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	8,9	8,7
загородный цикл	5,3	5,4
смешанный цикл	6,6	6,6
ТЕХНИКА		
Тип двигателя	бензиновый, 4-цилиндровый	бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем, см³	1591	1598
Мощность, л. с. при мин⁻¹	123 при 6300	110 при 5800
Крутящий момент, Нм при мин⁻¹	151 при 4850	155 при 3800-4000
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая	автоматическая, 6-ступенчатая
Привод	передний	передний
Передняя подвеска	независимая	независимая
Задняя подвеска	полузависимая	полузависимая
Тормоза	дисковые	дисковые
Размер шин	195/55R16	195/55R16
ЗАТРАТЫ НА ЭКСПЛУАТАЦИЮ*		
Транспортный налог, ₽	3075	2750
ТО-1/ТО-2, ₽	8142 / 10 252	10 440 / 16 070
ОСАГО, ₽	8237	8237
Каско, ₽	65 800	57 900

* Транспортный налог в Москве. ТО-1/ТО-2 – по данным дилера. Каско и ОСАГО – из расчета 1 водитель мужского пола, холост, возраст 30 лет, водительский стаж 10 лет.

	Kia Rio	Volkswagen Polo
Вождение	9	8
Салон	8	9
Комфорт	8	9
Безопасность	9	8
ФИНАЛЬНЫЙ РЕЙТИНГ	7,8	7,8

ВЕРДИКТ

УДАЧНЫЕ НАСТРОЙКИ ПОДВЕСКИ И ДВИГАТЕЛЯ ВО МНОГОМ ОБЪЯСНЯЮТ ПОПУЛЯРНОСТЬ КОРЕЙСКОЙ МОДЕЛИ У РОССИЯН. ХОТЯ ФАКТОР НОМЕР ОДИН В УСПЕШНЫХ ПРОДАЖАХ – ЭТО ВСЕ ЖЕ ЦЕНА. ДА, ЛИФТБЕК VW СОВРЕМЕННЕЕ СЕДАНА KIA, ЗАМЕТНО ПРАКТИЧНЕЕ И БОГАЧЕ ОСНАЩЕН, НО ЗА ВСЕ ЭТО ПОКУПАТЕЛЯМ ПРИХОДИТСЯ ПЛАТИТЬ, ПРИЧЕМ НЕМАЛО.


НАСТРОЙ КИНО!
18+
реклама
ПУСТОЙ ЧЕЛОВЕК
ВПЕРВЫЕ НА ТВ
12 МАЯ В 20:30 (МСК)
на телеканале
КИНОПРЕМЬЕРА
www.nastroykino.ru Смотрите телеканал в пакете «Настрой кино!» операторов кабельного и спутникового телевидения.
© 2018 Twentieth Century Fox Film Corporation. All rights reserved.

ЗАТО СВОЙ

SKODA RAPID STYLE BLACK EDITION
ЦЕНА: 1 273 700 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2020 Г.

ЦЕНЫ НА БЮДЖЕТНЫЕ МАШИНЫ В РОССИИ ДАВНО ПЕРЕШЛИ «ПСИХОЛОГИЧЕСКУЮ» ОТМЕТКУ В МИЛЛИОН РУБЛЕЙ. ХОРОШО ОСНАЩЕННЫЕ МОДИФИКАЦИИ – ДАЖЕ ОЩУТИМО БОЛЬШЕ. ДА, ЖЕСТОКО. НО У ЛЮДЕЙ ЕСТЬ ВЫБОР? КОНЕЧНО! МОЖНО ПОСМОТРЕТЬ НА «ВТОРИЧКУ». А ЕСЛИ ЧЕЛОВЕК БРЕЗГУЕТ? ТОГДА ПУСКАЙ ПЛАТИТ. НАПРИМЕР, 1,2 МИЛЛИОНА ЗА SKODA RAPID В БОГАТОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ STYLE BLACK EDITION. И ЗНАЕТЕ, ЭТОТ ХЭТЧ СТАРАЕТСЯ ОПРАВДАТЬ КАЖДЫЙ РУБЛЬ, ПРАВДА, НЕ ВСЕГДА УСПЕШНО

ЕВГЕНИЙ ЛИПОВИЦКИЙ ФОТО АЛИНЫ ЗОРИНОЙ



ЗАПРОСЫ МЕНЯЮТСЯ — ЭТО аксиома. Когда в России появились «бюджетные машины» (и стоили разумных денег), мотор в 100 с лишним сил считался для них идеальным вариантом. Первый Rapid, например, мне когда-то казался очень динамичным аппаратом. Мощности в 110 л. с. ему хватало с запасом, 6-ступенчатый автомат был вообще пределом мечтаний. И вот пришел 2021 год, я стал на 9 лет старше, на пару десятков кило солиднее, на тысячу машин опытнее. Забрал уже новый Rapid (ха-ха, остроумно)… все с тем же мотором 110 л. с. и с той же АКП. Да и машина, что уж ходить вокруг да около, та же — поменяли только дизайн снаружи и внутри, добавили модной электроники, но суть прежняя — лифтбек с огромным багажником на платформе PQ25, то есть на базе старого VW Polo.

Тут кто-то может выразить недоумение: мол, как это? Другие тратят миллиарды евро на разработки новых платформ, а нам «впаривают» старье? И да, и нет. По всем параметрам платформа PQ25 еще «очень даже вполне»: и по пассивной безопасности, и по компоновке. Ну и что, что она разработана давно? Зато с хорошим запасом для совершенствований. Пускай по сути Rapid остался тем же, но до сих пор способен навязать соперничество и корейцам, и всем остальным. Просто еще тогда, в 2012 году, он был сделан хорошо.

Новые светодиодные фары — это крайне приятно. Световой пучок плотный, яркий, молочного оттенка. Приятно кататься по ночам. Вообще, Rapid способен произвести больше впечатления в темное время суток, когда не видно, например, из какого пластика сделана передняя панель, а все внимание приковано к дороге и, изредка, к мультимедийной системе с логичным, отзывчивым интерфейсом. Тогда можно сконцентрироваться на том, как неожиданно мягко Rapid отрабатывает мелкие неровности, щербатый асфальт, стыки эстакад. «Как большой Superb», — думал я, пока не переборщил со скоростью преодоления ямки глубиной сантиметров пять. Раздался приглушенный удар. Энергоемкости хватило, даже с запасом, но подвеска меня проинформировала, что можно было бы и замедлиться.

Или объехать, благо, особый руль с тремя спицами (он такой же, как новый двухспицевый от «Октавии», только с дополнительной переборкой внизу) так и просит, чтобы его лиш-



1 Сиденья с развитой боковой поддержкой и диагональной прострочкой – лучшие в классе.
2 8-дюймовый экран мультимедийной системы Bolero – настоящее украшение интерьера.

ний раз повернули. Кстати, именно в таком, трехспицевом исполнении он мне кажется действительно замечательным и визуально законченным элементом.

Как вы поняли по фото, Rapid попал ко мне в самый разгар рекордных снегопадов. И так случилось, что самые сильные морозы он пережил под 30-сантиметровой шапкой снега: я уехал в командировку на 9 дней, машину оставил во дворе. И когда пришел заводить, было –19°. Боялся, что АКБ мог разрядиться. Но нет — завелся, что называется, с пол-оборота, будто и не было этой морозилки. Похвально. И прогревается 1,6-литровый мотор быстро, и в общем к управляемости претензий нет…

Только вот 110 сил мне, в 2021 году, мало. Просто потому, что я знаю — есть версия с турбированным 1.4 TSI и роботом DSG. Вот она моим драйверским амбициям, скорее всего, соответствует. А эти атмосферные 11,8 секунды до 100 км/ч — долго. И на трассе для обгона особо прытких фуроводов не хватает. То есть мотор может, но всем своим жужжанием он как бы недвусмысленно намекает, что я не на спорткаре, а на семейном автомобиле, который предназначен для нормальной эксплуатации. ▢

SKODA RAPID 1.6 MPI

Габариты	4512x1706x1461 мм
База	2602 мм
Снаряженная масса	1205 кг
Полная масса	1710 кг
Клиренс	170 мм
Объем багажника	530 л
Объем топливного бака	55 л
Двигатель	бензиновый., 4-цилиндр., 1598 см³, 110/5800 л. с./мин⁻¹, 155/3800 Нм/мин⁻¹
Трансмиссия	автоматическая, 6-ступенчатая, привод передний
Размер шин	195/55R15
Динамика	190 км/ч; 11,8 с до 100 км/ч
Расход топлива	(город/трасса/смешан.) 8,2/4,8/6,0 л на 100 км

ЕДЕМ НА СЕРВИС И ДЕЛАЕМ ВЫВОДЫ

HAVAL F7 ЦЕНА: 2 009 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2019 Г.

ЗА ДВА МЕСЯЦА И 3000 КМ, КОТОРЫЕ Я ПРОВЕЛ ЗА РУЛЕМ КРОССОВЕРА HAVAL ТУЛЬСКОЙ СБОРКИ, ОН НЕ ПРЕПОДНЕС НИ ОДНОГО НЕПРИЯТНОГО СЮРПРИЗА, ОДНАКО ПРИ СДАЧЕ МАШИНЫ В ПРЕСС-ПАРК Я ВСЕ ЖЕ РЕШИЛ ВНЕПЛАНОВО ЗАЕХАТЬ НА СЕРВИС ◦ **МАКСИМ ФЕДОРОВ** ◦ **ФОТО АВТОРА**

ПОЕЗДКА НА ДИАГНОСТИКУ к официальному дилеру Haval была исключительно моей инициативой. Никаких проблем с машиной, которые могли послужить поводом для обращения на сервис, не было. При этом эксплуатация кроссовера была отнюдь не «тепличной» — Haval F7 выдержал и длительные перегоны Москва-Питер-Москва, и морозы под 25 градусов, и езду по глубокому снегу, и даже несколько заправок 92-м бензином. Да, да — двухлитровый китайский турбомотор с непосредственным впрыском рассчитан на заправку низкооктановым горючим, о чем свидетельствует соответствующая надпись на лючке бензобака. И хотя сам производитель все же рекомендует заливать бензин не ниже 95-го, лить в бак 92-й не запрещено. Учитывая проблему с качеством топлива в российских регионах, заправка низкооктановым бензином там будет меньшим из зол, поскольку вреда от повышающих октановое число присадок может быть больше, и нагар на свечах зажигания — далеко не самое страшное, что может случиться при заправке таким «компотом». Но владельцев Haval F7, безусловно, волнует вопрос: как поведет себя мотор на более дешевом бензине? За время теста я сжег пару баков 92-го, и это практически никак не сказалось на эксплуатационных характеристиках машины: по ощущениям динамика не изменилась, да и средний расход заметно не вырос.

Расход бензина — это вообще один из главных моментов, которые беспокоят владельцев двухлитровых Haval F7. При спокойной езде машина «кушает» порядка 11 литров на сотню, ну а по пробкам расход возрастает до 14–15 литров, причем не важно, какой бензин залит в бак. И даже на трассе при движении с крейсерской скоростью в 110–120 км/ч показания расходомера не падают ниже десятки. А вот если сбросить скорость до 80 км/ч, то расход резко снижается: мой личный рекорд — 6,8 л/100 км. Исходя из таких наблюдений, очевидно, что на потребление горючего Haval F7 ощутимо влияет сопротивление воздуха: у машины высокий кузов и большой дорожный просвет, что является негативным фактором с точки зрения аэродинамики. Ну и не стоит забывать массу китайского кроссовера: он крупнее и тяжелее большинства одноклассников. Так что повлиять на эту ситуацию никак нельзя, хотя есть владельцы Haval F7, говорящие о чудесах «самописных» прошивок от гаражных мастеров, которые и расход снижают, и порчу снимают (зачеркнуто). Верить им или нет — решайте сами. Если бы я хотел уменьшить затраты на топливо, перевел бы мотор на газ.

Кстати, владельцы 1,5-литровых Haval F7 жалуются на повышенный расход топлива реже. Но там мотор другой — GW4B15 с алюминиевым блоком, который и весит значительно меньше, и прогревается быстрее. У 2,0-литрового агрегата GW4C20 блок чугунный, что не лучшим образом сказывается на его массе, но в глазах российских автовладельцев выглядит капитальнее в плане надежности. Точно такой же мотор ставится и на рамный внедорожник Haval H9, который продается в России не первый



1 Один из элементов локализации F7 – российский аккумулятор Аком на 75 А·ч.
2 Пыльники в норме, люфтов подвески не обнаружено, но и пробег пока «детский».
3 Муфта BorgWarner на задней оси ничем не защищена – камни на бездорожье лучше объезжать.



год. Нареканий от его владельцев на двигатель пока не было. По 1,5-литровому мотору такой статистики в нашей стране еще нет, но есть информация, что этот агрегат является родственником неубиваемому тойотовскому 1NZ-FE, что тоже, согласитесь, неплохо.

Что касается коробки передач и системы полного привода, к этим узлам у меня вопросов нет. Многодисковая электромагнитная муфта BorgWarner отлично показала себя на бездорожье. Правда, чтобы при пробуксовке не получить «пинок», от резкого подключения задней оси, лучше предварительно перевести машину в режим «снег», «грязь» или «песок». Китайский робот с двумя охлаждаемыми в масляной ванне сцеплениями, созданный немецким конструктором Герхардом Хеннингом (до прихода в Haval



1 После зимних соляных ванн хром в нижней части кузова немного помутнел, а на системе выпуска появился явный налет ржавчины. При этом днище и лакокрасочное покрытие в норме.

2 Отчет после осмотра получился скучным – даже расход масла на угар (а заливают в российские Haval масла марки Total), чем страдают многие современные турбомоторы, оказался минимальным.

он работал на Mercedes-Benz), ничем не хуже своих европейских аналогов. Передачи переключаются быстро и достаточно плавно (есть небольшая задержка при переходе с «драйва» на «реверс», но она не критичная). Более того, при создании этой трансмиссии учитывались проблемы ранних «dаббклатчей», так что и с надежностью здесь должно быть все хорошо. Не зря производитель дает гарантию на коробку в 5 лет или 200 000 км пробега — главное не забывать менять в ней масло каждые 50 000 км.

Гарантия на трансмиссию будет действовать даже по окончании гарантийного срока на сам автомобиль, который составляет 3 года или 150 000 км пробега. Аналогичную трехлетнюю гарантию производитель дает и на лакокрасочное покрытие кузова, при этом гарантийный срок на отсутствие сквозной коррозии составляет 6 лет вне зависимости от пробега. По современным меркам — срок небольшой (у европейских моделей он в два раза больше), но, учитывая, что раньше кузова китайских машин рассыпались буквально за несколько зим, это явный прогресс. Тестовому Haval F7 всего лишь год, поэтому о коррозии говорить рано, что подтвердила инспекция на подъемнике: ржавчиной покрылась только система выпуска кроссовера. Ну и еще после соляных реагентов немного помутнели хромированные накладки на кузове — при помощи автохимии вернуть им первоначальный блеск не составит труда.

Диагностика на СТО официального дилера не выявила никаких отклонений: подвеска после 5671 км пробега в полном порядке, заряд аккумулятора в норме, антифриз выдерживает 40-градусный мороз, тормозная жидкость — как новая. Впрочем, другого никто и не ожидал. Для полноты картины по этой модели нужно подождать еще хотя бы пару лет: пока у большинства выпущенных в России Haval F7 пробеги меньше 100 тысяч км. Но текущие результаты обнадеживают: судя по отзывам владельцев, в техническом плане проблем с машиной нет. Да, есть вопросы к маленькому багажнику, плохому обзору через узкое заднее стекло, низкому разрешению наружных видеокамер, большому радиусу разворота, с усилием захлопывающимся дверям, отсутствию электропривода багажника, маленькой емкости бачка для стеклоомывающей жидкости, неудобной посадке за рулем для высоких водителей (кстати, у меня с ростом 186 см подобных проблем не возникало). Еще можно попенять на валкую подвеску и слабые тормоза 2,0-литровой версии (они здесь от «полторашки»). Но, поверьте, подобные минусы найдутся у любой модели! А вот найти машину с такими же характеристиками и за ту же цену будет непросто. Особенно если нужен кроссовер с полным приводом: здесь Haval F7 пока вне конкуренции. Одноклассники европейских, корейских или японских брендов обойдутся, в среднем, на полмиллиона дороже. ▢

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	3000
Средний расход топлива, л/100 км	11,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	10 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	6800 / 11 480
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	8262
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	52 000
Транспортный налог, ₽/год	9500
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	9,7



ВСЁ ОБ АВТОМОБИЛЯХ НА «РАДИО ШАНСОН»



ПО ПОНЕДЕЛЬНИКАМ В 20:00

ВЕЧЕРНИЙ ЗАЕЗД

С ИГОРЕМ СИРИНЫМ И ДМИТРИЕМ МАЛЫГИНЫМ



ТАК ЛУЧШЕ!

SUBARU FORESTER ЦЕНА: ОТ 2 439 000 ₽ **В ПРОДАЖЕ:** С 2018 Г.

ДВУХЛИТРОВЫЙ СИНИЙ SUBARU FORESTER ИЗ ПРОШЛОЙ ЧАСТИ ОСТАВИЛ НЕОДНОЗНАЧНЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ. У НЕГО ОДНО ИЗ ЛУЧШИХ ШАССИ В КЛАССЕ, ОТЛИЧНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ РЕЖИМ, ПРОСТОРНЫЙ, НО АСКЕТИЧНЫЙ САЛОН И ОСТАВЛЯЮЩИЙ ЖЕЛАТЬ БОЛЬШЕЙ МОЩНОСТИ МОТОР. МОТОР – ПРИЧИНА, ПО КОТОРОЙ НА СЕРЕДИНЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ СИНИЙ 150-СИЛЬНЫЙ FORESTER БЫЛ ЗАМЕНЕН НА ЭТОТ, БЕЛЫЙ, С ДВИГАТЕЛЕМ 2.5 В КОМПЛЕКТАЦИИ SPORT. СПОЙЛЕР: НЕ ЗРЯ ПОМЕНЯЛИ! ◦ **МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ** ◦ **ФОТО АЛЕКСЕЯ МАКАРОВА**



КАЗАЛОСЬ БЫ, ПРИБАВКА в 35 сил и 43 Нм момента едва ли может как-то серьезно повлиять на ощущения от вождения. Паспортные данные с разгоном как бы подтверждают эту теорию. 185-сильный 2,5-литровый Subaru Forester всего на 0,8 секунды быстрее разменивает вторую сотню, чем 150-сильный двухлитровый «Лесник» — 9,5 против 10,3 с. Но сухие цифры не всегда отражают картину целиком.

На практике разница заметна сразу. Хоть клиноцепной вариатор Lineartronic с гидротрансформатором и дает эффект линейности, в 185-сильном «Леснике» больше жизни во всем диапазоне скоростей. Он резвее берет с места, быстрее откликается на педаль газа, у него ниже порог рабочих оборотов и на нем значительно легче выходить на обгоны. Без спортивных амбиций — выделите эти слова жирным шрифтом у себя в голове. Но! С комфортом для водителя от нормального запаса мощности под правой педалью.

Передняя подвеска отрабатывает неровности чуть-чуть жестче, чем в двухлитровом «Форестере», однако на общее приятное впечатление от работы шасси это не влияет. Средний расход топлива в сопоставимой активной манере езды по Москве и Подмосковью оказался на 1,5 литра выше, чем у 150-сильной версии — 12,5 литров. Честно говоря, нескромно.

Атмосферный оппозит FB25 объемом 2,5 литра хорошо знаком российским владельцам Subaru. В 2018 году его основательно модернизировали: изменили алюминиевые блоки цилиндров, увеличили степень сжатия до 12,0:1, установили термостат с электронным управлением, благодаря которому двигатель в холодное время года прогревается быстрее и, соответственно, быстрее нагревается салон.

Ну а где же спорт? Увы, но все отличительные черты комплектации Sport, в основной своей массе, сведены исключительно к визуальной части. Кроссоверу слегка затонировали окантовки фар, прикрутили черные 18-дюймовые колесные диски, убрали весь немногочисленный хром в черный

1 Forester поставляется к нам из Японии (что влияет на прайс-лист) с двумя моторами на выбор – это бензиновые оппозитные атмосферные «четверки» FB20 и FB25. Трансмиссия безальтернативна – клиноцепной вариатор Lineartronic TR580 с гидротрансформатором и система полного привода Symmetrical AWD с многодисковой муфтой.







и добавили контрастных красно-оранжевых вставок. Внутри — приятная комбинированная отделка кресел с водоотталкивающим покрытием и оранжево-красные акценты. Из функциональных доработок — светодиодные противотуманки вместо галогенок и увеличенные с 294 до 316 мм передние тормозные диски.

В остальном Sport — это все тот же, уже хорошо знакомый нам Forester. Удивляющий своим простором и распахивающимися под прямым углом задними дверьми. С обилием разбросанных вокруг водителя физических кнопок и клавиш, к местоположению которых надо долго привыкать. С комплексом систем помощи EyeSight, умеющим, в том числе, определять положение головы водителя и светозвуковыми сигналами призывать его вернуть внимание на дорогу. С полным приводом Symmetrical AWD, где многодисковая муфта работает на всем диапазоне скоростей, а электроника по-настоящему умна. С 220-миллиметровым дорожным просветом, но длинным передним свесом, осложняющим жизнь на бездорожье.

Между первой и второй частями эксплуатации Subaru Forester цены на него успели подрасти в среднем на 50 000 рублей. Самый дорогой двухлитровый вариант, который был главным героем первой части, теперь оценивается в 2 919 900 рублей. За модификацию с мотором 2.5 в сопоставимой модификации придется накинуть еще 190 000 рублей. Sport еще на 10 тысяч дороже. Итого — 3 119 900 рублей. Немало! Но не стоит забывать, что «Форестер» не локализован в России и поставляется прямиком из Японии.

Самое время для любимой части — «а что там у конкурентов?» А там только пальцы успевай загибать. За локализованный в Калуге Mitsubishi Outlander просят от 1 859 000 до 2 689 000 рублей, в зависимо-

1 Простор – главное достоинство салона Subaru Forester. С распахивающимися под прямым углом задними дверьми посадка и высадка крайне удобны.

2 8-дюймовый тачскрин медиацентра оперативен и многофункционален, но графика немного устарела.



сти от комплектации. Ценовая вилка на Nissan X-Trail — от 1 824 000 до 2 449 000 рублей. Toyota RAV4 — от 1 970 000 до 2 894 000 рублей. Mazda CX-5 — от 1 776 000 до 2 840 000 рублей. Kia Sorento — от 2 349 000 до 3 349 9900 рублей. Новый Hyundai Santa Fe 2021 модельного года оценили в сумму от 2 479 000 до 3 419 000 рублей. Самый большой набор комплектаций, моторов и, соответственно, цен у Skoda Kodiaq — от 1 763 000 до 3 473 000 рублей. У Volkswagen Tiguan диапазон чуть уже, но все еще богат на модификации моторов — от 1 799 900 до 2 969 900 рублей. Не считая опций, конечно. Неплохой такой набор получился. А ведь мы еще ни слова не сказали про «китайцев» и переднеприводных «французов».

В такой компании нетрудно затеряться. Но «Форестер» из года в год остается главным добытчиком клиентов для Subaru в России. Взгляды покупателей я понимаю, хотя и не могу сказать, что разделяю. У «Форестера» одно из лучших шасси в классе. Но в то же время хочется некоторых улучшений по части салона и большего выбора по моторной гамме, включая (шепотом) турбо. В любом случае даю потребительский совет. Если вы собрались покупать хорошо оснащенный Forester, а не базовую комплектацию за 2 439 000 рублей, то смысл доплатить еще 190–200 тысяч рублей за прибавку в 35 сил и 43 Нм момента действительно есть. А в конце, традиционно, подсчитываем расходы для 185-сильной версии. ▢

ЧТО ПОЧЕМ?

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ РАСХОДЫ	
Пробег автомобиля за время теста, км	2500
Средний расход топлива, л/100 км	12,5
Периодичность техобслуживания, км/мес.	15 000 / 12
Стоимость ТО у официального дилера (ТО-1/ТО-2), ₽	15 000 / 21 000
Стоимость ОСАГО для данного автомобиля, ₽	8250
Стоимость каско для данного автомобиля, ₽	105 000
Транспортный налог, ₽/год	9250
Стоимость 1 км с учетом пробега 20 000 км в год (топливо, ТО, ОСАГО, каско и транспортный налог), ₽/км	13,9

«МОТОВЕСНА» КРАСНА

В ПЕРВЫЕ ВЫХОДНЫЕ АПРЕЛЯ В МОСКОВСКОМ «ЭКСПОЦЕНТРЕ» С РАЗМАХОМ ПРОШЛО ГЛАВНОЕ СОБЫТИЕ МОТОСЕЗОНА: 10-Я, ЮБИЛЕЙНАЯ «МОТОВЕСНА 2021» ПОБИЛА ВСЕ ВОЗМОЖНЫЕ РЕКОРДЫ – ПО КОЛИЧЕСТВУ ГОСТЕЙ, ПРЕДСТАВЛЕННЫХ ЭКСПОНАТОВ, АКТИВНОСТЕЙ, РОЗЫГРЫШЕЙ И ПРИЗОВ

НАТАЛЬЯ УМНОВА ФОТО ОРГАНИЗАТОРОВ

ЗА ТРИ ДНЯ ВЫСТАВКУ «МОТОвесна 2021» посетило свыше 50 000 гостей, и это не считая тысяч непосредственных участников происходящего — экспонентов, спортсменов, журналистов. Многие мечтали о погружении в мотомир еще с весны прошлого года, который запомнился чередой отмен всех возможных мероприятий. Осознавая всю ответственность перед преданными фанатами мотоциклов и другой техники для активного отдыха, организаторы приложили максимум усилий, чтобы представить выставку, которая приводила бы в одинаковый восторг как ребенка, так и взрослого, как любителя, так и профи.

ПРЕМЬЕРЫ И БРЕНДЫ

Гости выставки «Мотовесна 2021» смогли первыми прикоснуться к новому мотоциклу от Harley-Davidson, в то время как для остального мира Pan America останется недостижимым аж до июня-2021! Но он был не единственным экспонатом, который собирал вокруг себя толпы фанатов все три дня выставки.

Череда сверкающих BMW, среди которых особенно выделялся новый круизер R18, колоритный Bajaj, словно созданный для фантастического фильма трицикл Yamaha Niken, оседлать который хотелось всем без исключения, пропитанный духом Италии MV Agusta Brutale Rosso, а также ряды Kawasaki и Honda, которые можно было найти на стенде Super Marine.

Indian, Yamaha, Motul, «Урал», Vespa, Avantis, Yacota, Velocity Group, ZUUM, VOGE, BRZ, RATO — и это далеко не пол-

10-Я «МОТОВЕСНА» ПРОШЛА В НОВОМ, ВЕСЬМА УДАЧНОМ ФОРМАТЕ.











ный список! Всего в рамках «Мотовесны 2021» было представлено свыше 200 компаний — производителей техники и аксессуаров.

XIV МОСКОВСКОЕ CUSTOM & TUNING SHOW

Легендарное XIV московское Custom & Tuning Show — ключевое событие в мире мотоциклетного дизайна и инноваций одной шестой части света, а также официальный этап чемпионата мира по кастомайзингу по классификации AMD.

В битве за звание лучшего приняли участие кастомайзеры и мастера тюнинга из России и стран СНГ. Зрители увидели произведения кастом-искусства, уникальные мотоциклы, чьи фотографии еще долго будут украшать социальные сети и обзоры прошедшей выставки. А титул чемпиона снова защитили Дмитрий Голубчиков и Zillers Garage со своим потрясающим проектом на базе BMW R nineT.

ШОУ-ПРОГРАММА

Единственные в России соревнования по флэт-треку Motul In Dust We Trust прошли прямо в деловом центре Москвы. Небоскребы Сити, громада «Экспоцентра» — а на подготовленной овальной трассе мотогонщики сражались на виражах, демонстрируя красоту гонки в скольжении и плотной борьбе. Гонки проходили в нескольких зачетах: на трассу выходили и опытные спортсмены, например, Данила Краснюк, первый российский гонщик, который финишировал в гонке на острове Мэн, а также любители и даже совсем юные пилоты.

Все гости могли принять участие в розыгрышах от Департамента транспорта города Москвы: разыгрывались мотокуртки из винтажной коллекции, а также другие ценные призы. А в конкурсе от Департамента транспорта и радио Maximum решилась судьба главного приза — нового мотоцикла BMW!

На сцене все дни выставки проходили выступления светочей мотокультуры: награждались рекордсмены «Байкальской мили», опытом делилась Анастасия Нифонтова, получали награды члены ассоциации Iron Butt, а также прошла премьера фильма «Байкал: лед и скорость».

Выступления записывались в прямом эфире и теперь доступны для просмотра всем желающим на Ютубе, на канале PRO Гонки.

MOTORSPORT EXPO 2021, «ВЕЛОКУЛЬТ», «ЕДРАЙВ»

В рамках «Мотовесны 2021» впервые прошли выставки Motorsport Expo 2021 и «Велокульт». Перед гостями распахнулись двери в два разных мира: запредельной скорости гоночных болидов и пестрого разнообразия велокультуры. На улице гости выставки могли наблюдать гонки критериум «Велокульт-Format» и BearBike Speed Shore, а в павильонах эти выставки были представлены пестрым разнообразием техники: от крошечных велосипедов до огромного КАМАЗа, покорившего «Дакар».

В этом году впервые в нашей стране в рамках выставки «Мотовесна» прошел первый салон электротехники «ЕДрайв»! Электромобили, электромотоциклы и другая техника были представлены на отдельных стендах.

Следующие мероприятия от организаторов «Мотовесны» пройдут в первые выходные ноября 2021 года — это выставки «Поехали» и «Вездеходер», которые раскрывают перед гостями истории путешествий, где нет места дорогам, а есть только направления и большие мечты о самых отдаленных уголках планеты и нашей страны.



МАЛ, ДА УДАЛ

Компактный и легкий K Mini – самый маленький из аппаратов высокого давления Kärcher. Новое устройство, по производительности не уступающее популярным моделям серии K 2, эффективно убирает пыль, грязь и мох, которые скапливаются на балконах и террасах. Аппарат K Mini прекрасно подходит и к городскому стилю жизни: благодаря малым размерам и съемному контейнеру для аксессуаров для него найдется место даже в малогабаритной квартире. И при транспортировке устройство займет минимум места. При этом модель имеет высокие параметры производительности: давление достигает 110 бар, а расход воды – 360 л/ч. Этого вполне достаточно для устранения даже стойких загрязнений, а малый вес (всего 5 кг вместе с аксессуарами) обеспечивает максимальное удобство в обращении. K Mini подходит не только для очистки балконов, садовой мебели – устройство облегчает также уход за детскими колясками, самокатами, велосипедами или мопедами.

Новинка довольно проста в обращении. Разъемы Quick Connect, позволяющие одним щелчком присоединить шланг к аппарату и пистолету, значительно ускоряют подготовку K Mini к применению. Эластичный и гибкий шланг Premium Flex длиной 5 м не скручивается и обеспечивает неограниченную свободу движений в процессе работы. Он легко сматывается и исключает опасность споткнуться о петлю шланга. В комплект к устройству входят пистолет эргономичной формы, удлинительная трубка и струйная трубка Vario Power. K Mini совместим с любыми аксессуарами для аппаратов Kärcher. Все принадлежности, входящие в комплект поставки, можно аккуратно сложить в съемный контейнер. Электрический кабель наматывается вокруг основания аппарата и фиксируется зажимом.





ВЕЛИКОЛЕПНАЯ СЕМЕРКА

В рамках премии Best Brand 2021, учрежденной немецким изданием Auto Motor und Sport и проводящейся с 2005 года, продукция компании Bosch была признана лучшей в семи из 24 категорий автомобильных запчастей и сервисного обслуживания. Жюри, которое представляло более 100 тысяч читателей авторитетного журнала, отдало первенство продуктам и сервисам Bosch в следующих номинациях: тормозные системы, свечи зажигания (победа в этой категории одержана Bosch 16-й раз подряд), аккумуляторные батареи, фильтры, щетки стеклоочистителей, инструменты. Лауреатом премии престижной премии также стала сеть «Бош Авто Сервис».

ПРОВЕРЯТ АВТОГОНКАМИ

Компании ExxonMobil и Porsche заключили соглашение о разработке возобновляемых видов топлива и их использовании в Суперкубке Porsche Mobil 1. В рамках Монокубка Porsche все новые гоночные автомобили 911 GT3 Cup, начиная с сезона 2021 года, первое время будут эксплуатироваться на возобновляемом гоночном топливе Esso Renewable Racing Fuel, созданном компанией ExxonMobil на базе биосырья. Затем в течение сезона 2022 года они будут переведены на синтетические виды топлива, которые вырабатываются из водорода и CO_2, выделяемого из окружающего воздуха.

Porsche и ExxonMobil используют Суперкубок Porsche Mobil 1, чтобы наглядно продемонстрировать пригодность возобновляемых синтетических видов топлива в самых жестких условиях эксплуатации. Кроме того, это позволит накопить опыт для будущей совместной разработки топлива. Испытание первой версии возобновляемого гоночного топлива Esso состоялось в марте текущего года на голландском автодроме Зандворт. По своему составу оно базируется, в основном, на прогрессивном биотопливе, сырьем для которого служат органические отходы. Уже на первоначальных тестах оно показало потенциал для значительного снижения выбросов CO_2. В течение сезона 2022 года обе компании планируют использовать вторую версию возобновляемого горючего, которое по большей части будет состоять из синтетических видов. Цель сотрудничества ExxonMobil и Porsche. eFuels в будущем – это синтетические виды топлива, получаемые из водорода и диоксида углерода, взятого из воздуха, при производстве которых используется энергия из возобновляемых источников. Esso Renewable Racing Fuel на базе синтетических видов топлива позволяет снизить выбросы CO_2 на величину до 85 %, если после смешивания оно соответствует действующему стандарту для современного топлива.

УСКОРИЛИ ТЕХОСМОТР

Технология MICHELIN QuickScan, которую можно использовать для автоматического сканирования износа шин в режиме реального времени с точностью до миллиметра, позволила усовершенствовать процесс технического осмотра, разработанный компанией ProovStation – лидером европейского рынка в области автоматизированного контроля. И если ранее продолжительность техосмотра автомобиля составляла приблизительно 30 минут, и 10% времени занимала проверка состояния шин, теперь на проверку автомобиля требуется меньше минуты, а на осмотр шин – несколько секунд. Помимо технологии MICHELIN QuickScan, защищенной более чем 15 патентами, компания «Мишлен» также способствует проведению более точного анализа данных о шинах с использованием собственных алгоритмов искусственного интеллекта. MICHELIN QuickScan, уже испытанная на грузовых шинах, а теперь адаптированная и для легковых автомобилей, работает за счет сканирования дорожного покрытия. Решение не требует установки электрооборудования, поэтому монтаж занимает менее четырех часов. Магнитный сканер работает в любых погодных условиях, подходит для всех типов шин и транспортных средств. Его не нужно очищать от грязи или глины, образующихся при эксплуатации, что отличает эту технологию от всех остальных на рынке.

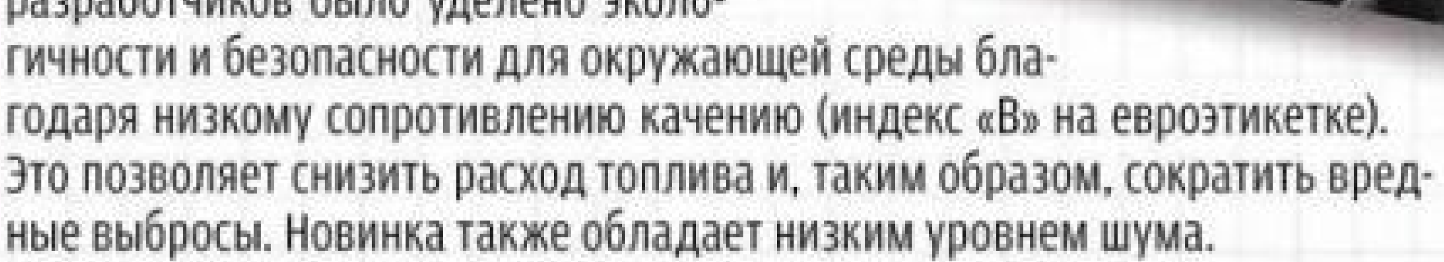
ОСТАЛОСЬ НЕМНОГО ПОДОЖДАТЬ

В этом году компания Toyo выпустила новую модель Proxes Comfort, которая заменит популярную модель Proxes CF2. На европейском рынке полномасштабные продажи новинки уже начались, а вот российским почитателям японской марки придется подождать – пока им доступны только два типоразмера: 185/65R15 и 205/55R16, однако к летнему сезону 2022 года ассортимент будет значительно расширен. Что касается технических особенностей новинки, жесткие и широкие ребра центральной части протектора ориентированы на высокий уровень сцепления и управляемости при прохождении поворотов. Высокая плотность ламелей на ребре внутренней плечевой зоны улучшает тяговые характеристики на мокром покрытии, а широкие продольные канавки эффективно отводят воду из пятна контакта шины с дорогой. В активе конструктивных особенностей – брекерный слой высокой жесткости. Как видно, изменений по сравнению с прежней моделью много, и новинка наверняка будет пользоваться популярностью на российском рынке.



ТИХАЯ, ЦЕПКАЯ, ЭКОЛОГИЧНАЯ

Компания Pirelli представляет новую летнюю шину Powergy, разработанную для вторичного рынка кроссоверов, внедорожников, седанов и минивэнов и созданную с использованием новейших технологий виртуального моделирования. Новые процессы позволили оптимизировать рисунок протектора и профиль шины, максимально увеличив пятно контакта. Согласно информации на евроэтикетке, Pirelli Powergy имеет рейтинг «А» по торможению на мокрой дороге. Особое внимание разработчиков было уделено экологичности и безопасности для окружающей среды благодаря низкому сопротивлению качению (индекс «В» на евроэтикетке). Это позволяет снизить расход топлива и, таким образом, сократить вредные выбросы. Новинка также обладает низким уровнем шума.



Высокие характеристики были достигнуты за счет анализа данных статического симулятора в отделе исследований и разработок Pirelli в Милане, а также финальных испытаний шины на треке. Благодаря такому подходу новая шина была создана всего за 18 месяцев, несмотря на трудности, связанные с ограничениями COVID-19. При разработке Powergy использовано меньшее количество физических прототипов с последующей выгодой для окружающей среды. В будущем Pirelli планирует использовать процессы, созданные отделом исследований и разработок и примененные в создании модели Powergy, для разработки новых шин. Pirelli Powergy доступна в 55 размерах от 17 до 20 дюймов с индексами скорости от H до Y с конца нынешнего года.

ВЗЯЛИСЬ ЗА СТАНКИ

Производитель смазочных материалов Castrol и компания «Агреман» предложили комплексное решение по очистке металлообрабатывающих станков от шламов, загрязнений и замене смазочно-охлаждающей жидкости. Современные технические жидкости для металлообработки – это сложная смесь компонентов, которые в процессе эксплуатации подвергаются срабатыванию, разложению, загрязнению частицами металла и посторонними примесями. Смазочно-охлаждающие жидкости подвержены бактериальному и грибковому заражению, что с течением времени приводит к ухудшению качества обработки и снижению стойкости инструмента. Чтобы этого избежать, компания «Агреман» совместно с Castrol предлагают комплексную услугу, включающую в себя выезд на предприятие, оценку степени биопоражения и общей загрязненности оборудования, купирование биопоражений и очистку биоцидами, механическую чистку оборудования от стружки, масла, биологических пленок и других загрязнений, заполнение станка свежей эмульсией.

Специальный сервисный автомобиль оснащен системой для откачки СОЖ, аппаратом высокого давления, вакуумной системой для очистки от шлама, стружки и крупных загрязнений, пароочистителем, системой автоматической дозировки, техническими жидкостями и промышленными очистителями. Все работы выполняются высококвалифицированными специалистами с использованием качественного продукта от Castrol. Благодаря такому оборудованию и профессиональным навыкам сервисной службы «Агреман» все подготовительные мероприятия по очистке оборудования системы СОЖ будут произведены без остановки производственного процесса, а основной этап очистки займет не более одного рабочего дня.



ШИНЫ ДЛЯ ЧЕМПИОНОВ

МАРКА BRIDGESTONE ЛИЧНО У МЕНЯ ВЫЗЫВАЕТ СТОЙКУЮ АССОЦИАЦИЮ С АВТОСПОРТОМ. А ЕСЛИ РЕЧЬ ЗАХОДИТ О ЛИНЕЙКЕ POTENZA, АССОЦИАТИВНЫЙ РЯД И ВОВСЕ СУЖАЕТСЯ ДО КОНКРЕТНОЙ ДИСЦИПЛИНЫ — «ФОРМУЛЫ-1». НЫНЕШНЕЙ ВЕСНОЙ КОМПАНИЯ BRIDGESTONE ВЫВЕЛА НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК МОДЕЛЬ POTENZA SPORT, И МЫ РЕШИЛИ ПРОВЕРИТЬ, НАСКОЛЬКО ЭТО ИМЯ СООТВЕТСТВУЕТ ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ ▫ **СТАНИСЛАВ ШУСТИЦКИЙ** ▫ **ФОТО АВТОРА**

ЗАЧЕМ BRIDGESTONE «ФОРМУЛА-1»?

Не сочтите этот вопрос риторическим. Вряд ли уместно говорить, что на шинах для «королевских» гонок компании-производители могут «откатать» технологии, впоследствии подходящие и для шин гражданских. Слишком специфичен этот продукт. А вот маркетинговая составляющая, возможность повысить узнаваемость бренда, заявить о том, что в активе компании есть самые высокие технологии, в интеграции с «Формулой-1» присутствуют. В 1976 и 1977 годах на Гран-при Японии состоялась «проба пера» японского бренда в гонках «Формулы-1», а в 1997-м Bridgestone объявила о полномасштабной программе участия компании в этой дисциплине. Более того, начиная с 1999 года Bridgestone становится эксклюзивным поставщиком шин для всех команд «Формулы-1». А потом был 2010 год и Гран-при Абу-Даби – последняя гонка Bridgestone в F1. Причин ухода несколько. Во-первых, имиджевый результат был достигнут — имя Bridgestone и по сей день связывают с F1. Во-вторых, для компании открылись новые горизонты, и сегодня японский бренд занимается инвестициями в проведение Олимпийских игр. В-третьих... И вот это самое интересное. Дело в том, что Bridgestone поставлял для гонок «Формулы-1» шины с высочайшей степенью износостойкости. Они, разумеется, в ходе гонки изнашивались, но по мере того, как расходовалось топливо и автомобили становились легче, скорость последних даже возрастала! То есть интрига, связанная с износом шин и лотереей с переобуванием на пит-стопах, полностью отсутствовала. Но в Bridgestone не хотели играть в поддавки. Вот что говорил Робин Шо, возглавлявший в то время европейское подразделение компании: «Я не вижу, как соотносятся наше стремление производить высококачественные шины и требования "Формулы-1", где резина должна быстро изнашиваться. Я болельщик "Формулы-1", мне нравится смотреть гонки, но я рад, что мы инвестируем в Олимпийские игры, а не в "Формулу-1"». Вот так.

> BRIDGESTONE POTENZA SPORT — ОДНА ИЗ ЛУЧШИХ ШИН, НА КОТОРЫХ Я ЕЗДИЛ НА ГОНОЧНЫХ ТРЕКАХ

СПОРТ ИЛИ БЕЗОПАСНОСТЬ?

Ассоциации, о которых говорилось выше, в очередной раз сработали, и мы отправились испытывать новоиспеченную Bridgestone Potenza Sport в Сочи, на автодром, который с 2014 года принимает Гран-при «Формулы-1». Тем более что в разработке этой шины принимали участие и персоны из F1. Так, технический консультант Bridgestone Стефано Модена рассказал о том, что для составления задания для разработчиков были проведены исследования в фокус-группе из 3800 респондентов, у которых спрашивали, чего в первую очередь они





1 Новая Potenza – шина с действительно спортивным характером. **2** В поворотах, даже в сильный дождь, Potenza Sport демонстрирует отличное сцепление. **3** Схема трассы «Сочи Автодром».

ждут от шины, предназначенной для мощных спортивных автомобилей? И большинство ответили, что во главу угла они ставят безопасность. Парадокс? Отнюдь нет. Только высокий уровень безопасности, который могут обеспечить шины, позволит в полной мере раскрыть потенциал мощного автомобиля. Цепкость при прохождении поворотов, короткий тормозной путь на любом покрытии, понятное и предсказуемое поведение на разных типах дорог – все это мы хотели бы видеть в эксплуатационных характеристиках любой шины. Но если под капотом вашего автомобиля табун из трехсот лошадок, слово «безопасность» пустым звуком точно не покажется. Если вы хотите получить от езды на спорткаре удовольствие, а не проехать маршрут в борьбе с непослушным автомобилем, к выбору шин нужно отнестись с особым вниманием. И если следовать поговорке, что встречают по одежке, внешне Potenza Sport эффектна... в своей простоте. Нет, нюансов в дизайне протектора предостаточно, и каждый его элемент не случаен и работает, но и с первого взгляда понятно, что это продукт, ориентированный на скорость. А вот безопасной ли будет эта скорость, нам и предстояло проверить.

ОДОБРЕНА ГОНЩИКАМИ

В качестве эксперта выступил мой большой друг, инструктор «Сочи Автодрома» Денис Малеваный, знающий о спортивных шинах буквально все. Денис успешно выступал в гонках и работал инструктором на гоночных треках Европы и Америки, в том числе и на знаменитой «Северной петле» Нюрбургринга. К предложению испытать новинку он отнесся с большим интересом, а для теста из своего гоночного автопарка выбрал автомобиль BMW M4, для которого подошли шины размерностью 275/35R19. А еще нам очень подфартило с погодой – в Сочи в этот день было довольно прохладно и шел дождь – условия, которые сложно создать искусственно, и такая возможность проверить кондицию шин на мокром покрытии дорогого стоит.

Выезжаем на трассу в самый коварный момент – дождь недавно начался, воды на треке совсем мало, но она перемешана с пылью. Коктейль весьма скользкий, а под капотом BMW – 500 л. с. Выезд с питлейна, разгон, торможение перед правым поворотом, после которого начинается длинная левая дуга, заканчивающаяся жестким торможением перед правым поворотом... «Сцепление просто отличное, хотя асфальт сейчас очень скользкий. И это еще на непрогретой шине», – комментирует Денис. Кстати, у меня сразу возник вопрос, а удастся ли по такой погоде хоть как-то прогреть шину, хотя она, шина, имеет спортивные корни? 17-й и 18-й повороты, выезд на прямую старт-финиш... Дождь тем временем усиливается, а скорость в конце прямой 240 км/ч. «Шины прогрелись, сцепление стало еще лучше», – комментирует наш эксперт (и действительно, после трех кругов, в боксах, я замерил давление – оно увеличилось на 0,3 бара). Торможение, безошибочное попадание на апекс поворота, дальше – дуга. «На лучших шинах я этот поворот проходил по мокрой трассе на скорости 150 км/ч», – говорит Денис, без труда удерживая автомобиль на вираже. А ведь я действительно в этом повороте наблюдал за спидометром – его стрелка словно прилипла к отметке 150 км/ч, но не было даже намека на скольжение. При попытке перейти разумную грань шины по гоночному срываются, но движением руля этот срыв удается быстро компенсировать. Третий круг, прямая старт-финиш, пробуем оценить стойкость шины к аквапланированию. На скорости за двести курсовая устойчивость на самом высоком уровне, но, правда, и дренаж на «Сочи Автодроме» прекрасный. Возвращаемся на питлейн, и Денис выносит вердикт: «Potenza Sport – одна из лучших шин, на которых я ездил на гоночных треках. Хотел бы обсудить вопрос с представителями Bridgestone о возможности приобрести эти шины и на другие автомобили, которые мы используем на автодроме». Кстати, на наших тестах присутствовали сотрудники компании Bridgestone, и, насколько я знаю, диалог состоялся.

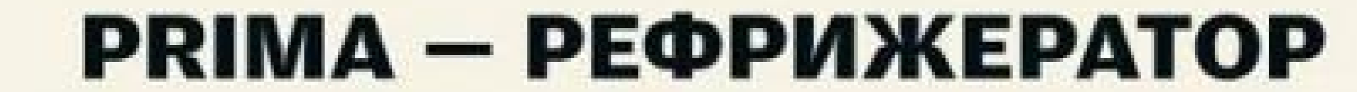
ДЕНИС МАЛЕВАНЫЙ:
«Шины Bridgestone Potenza Sport меня удивили – на треке они обеспечивали полный контроль над автомобилем, их кондиции ничуть не уступали лучшим моделям, которые я использовал на гоночных трассах. Владельцам мощных автомобилей они наверняка подарят симбиоз удовольствия от вождения и безопасности».

P.S. Тесты проходили в субботу, а в воскресенье Денис Малеваный за рулем BMW M4 с шинами Bridgestone Potenza Sport стал победителем гонки Time Attack в самом «крутом» классе GT1.

ГАРАНТИЯ РАСШИРЕНА

«Даймлер КАМАЗ Рус» расширяет гарантийные обязательства на среднетоннажные грузовики Fuso. Новый стандарт гарантии для Fuso Canter TF составляет 4 года или 250 000 км пробега и распространяется на Fuso 2020 и 2021 годов выпуска. При этом договор купли-продажи должен быть заключен начиная со 2-го квартала 2021 года. Расширение гарантийных обязательств для владельцев Canter означает уверенность в том, что транспортное средство будет отремонтировано с использованием оригинальных запчастей Fuso. Также это означает увеличение стоимости автомобиля на вторичном рынке. Как результат, партнеры бренда получают не только качественный и надежный грузовик с широким диапазоном надстроек на шасси, но и комплексную сервисную поддержку, такую как устранение гарантийных неисправностей в течение 4 лет или 250 000 км.





PRIMA — РЕФРИЖЕРАТОР

Международную выставку «Продэкспо-2021», проходившую в Москве, выбрали местом премьеры автомобиля-рефрижератора LRG000E Prima компании «Промышленные технологии».

Базовым шасси стала Lada Largus Prima. Для повышения прочности заднюю часть машины заметно усилили. Заднюю ось оснастили регулируемой из кабины пневмоподвеской. Шестикубовый кузов-фургон (внутренние размеры 2435х1485х1610 мм), рассчитанный на четыре штатные паллеты, или 750 кг груза, изготовили из сэндвич-панелей и алюминиевых профилей. Толщина утеплителя из экструдированного пенополистирола – 80 мм, что обеспечило коэффициент теплопроводности 0,38. Ровный пол рефрижератора от повреждений во время эксплуатации защищает алюминиевый лист. Заднюю двухстворчатую распашную дверь дополняют одинарные двери в обоих бортах. Погрузочная высота – 720 мм. Модель комплектуется холодильной установкой H-Thermo HT-050II с температурным режимом от +12 до –25 °С или иным аналогичным оборудованием. Полная масса модели – две тонны.

ВСЕ ПО ПРАВИЛАМ

Ивановский машиностроительный завод «Автокран» представляет новую версию автокрана КС-45717К-3Р Air грузоподъемностью 25 тонн. Новая модель 25-тонника на шасси КАМАЗ-43118 со стрелой 31 м была разработана с учетом действующих правил по нагрузке на дорожное полотно, что позволяет автокрану свободно передвигаться по дорогам общего пользования без дополнительных согласований. Ключевой конструктивной особенностью крана является его общая масса, которая составляет 21,5 тонны; распределение нагрузок — 6,5 тонны на переднюю ось и 15 тонн на заднюю тележку. Для расширения грузоподъемных возможностей крана КС-45717К-3Р Air на средних и дальних вылетах разработана система дополнительных противовесов общей массой 5,7 тонны. Дополнительный противовес представляет собой набор плит, которые монтируются с помощью гидравлического стола. Решение значительно усиливает грузоподъемные возможности крана: на среднем вылете (13 м) прирост грузоподъемности составляет 80%, а на дальних вылетах (23 м) — 200%. Противовес также обеспечивает дополнительную устойчивость, увеличивая максимальный вылет до 29 м. Кран может быть укомплектован гуськом длиной 9 м, перевозка которого осуществляется отдельно от крана.



ТЕСТ ПЕРЕД ЗАКУПКОЙ

Обновленный городской автобус НефАЗ-5299-30-57 на компримированном природном газе передан для тестовой эксплуатации в адрес ГУП «Башавтотранс». Церемония передачи прошла в Уфе. По итогам тестирования муниципальный перевозчик рассмотрит возможность закупки новых машин для использования на городских маршрутах. У нового рестайлингового автобуса больше площадь остекления, машина стала длиннее и шире, увеличено количество посадочных мест. Специальные платформы для пассажиров с ограниченными возможностями здоровья (аппарели) покрыты противоскользящим материалом. Для водителя организовано современное комфортное рабочее место, салон оснащен камерами видеонаблюдения. Одной заправки хватает на целую рабочую смену. Автобус оснащен двигателем Weichai стандарта Евро-5, автоматической КП ZF и независимой передней подвеской. Низкий уровень пола в районе первой и второй служебных дверей, механическая аппарель и система наклона кузова книлинг облегчают посадку и высадку пассажиров с детскими колясками и людей с ограниченными возможностями.



ХОРОШЕЕ НАЧАЛО

Состоялась первая поставка грузовиков MAN нового поколения в Россию. Обладателем четырех новых седельных тягачей MAN TGX стала транспортная компания «Интра Логистикс». Комплектация автомобилей предусматривает двигатель стандарта Евро-5, автоматизированную КП MAN Tip Matic 12.26 с функцией MAN Efficient Roll, которая позволяет сохранять инерцию движения на разных по рельефу участках дороги и экономить больше топлива, а также систему Idle Speed Driving, создающую условия для движения при работе двигателя на частоте холостого хода. Суммарный объем двух топливных баков составляет 930 л.

Новые тягачи MAN будут подключены к телематическому сервису MAN Pride, позволяющему осуществлять круглосуточное управление парком, координировать движение по маршруту, расход топлива, эффективность вождения, учитывать время отдыха водителя, а также контролировать правильную эксплуатацию транспорта.

Автомобили приобретены с сервисным контрактом MAN Comfort. Транспортная компания ООО «Интра Логистикс» работает на рынке грузоперевозок уже более 13 лет. На сегодняшний день собственный монобрендовый автопарк компании включает 56 магистральных тягачей MAN TGS и TGX.



KAMAZ-54901 В ЛИЗИНГ ДЛЯ «ИТЕКО»



Подписано соглашение о намерении по поставке 1000 автомобилей KAMAZ-54901 – флагманов модельного ряда поколения К5 – между АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» и ООО «ИТЕКО Россия».

Торжественная церемония передачи первых 80 современных магистральных тягачей ООО «ИТЕКО Россия» состоялась в Нижнем Новгороде на площадке автотранспортного подразделения ИТЕКО в поселке Кудьма.

В мероприятии приняли участие губернатор Нижегородской области Глеб Никитин, генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин, президент Группы компаний «ИТЕКО» Евгений Бабаев, генеральный директор АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрей Гладков, генеральный директор ООО «ИТЕКО Россия» Дмитрий Калашников.

Соглашение о поставке тягачей КАМАЗ подписали генеральный директор АО «Лизинговая компания «КАМАЗ» Андрей Гладков и генеральный директор ООО «ИТЕКО Россия» Дмитрий Калашников. На сегодняшний день это крупнейшая партия флагманской модели тягачей, реализуемых коммерческому перевозчику.

Руководитель ведущей российской машиностроительной компании Сергей Когогин подчеркнул, что именно водители ИТЕКО в числе первых получают в тестовую эксплуатацию новинки линейки продукции ПАО «КАМАЗ». Так, в 2014 году компания одним из первых крупных грузоперевозчиков приобрела партию новых седельных тягачей KAMAZ-5490. С тех пор автопарк партнера ежегодно пополняется автомобилями марки КАМАЗ, в том числе работающими на КПГ и СПГ. Благодаря успешному сотрудничеству за эти годы структура грузового парка ИТЕКО существенно изменилась: помимо увеличения собственного автопарка произошел переход на бренд КАМАЗ.

После подписания генеральный директор ПАО «КАМАЗ» Сергей Когогин в торжественной обстановке вручил символический ключ президенту Группы компаний «ИТЕКО» Евгению Бабаеву.



ВРЕМЯ, СКОРОСТЬ, ИНТЕРВАЛ

ЖУРНАЛ «5 КОЛЕСО» И КОМПАНИЯ «ЛЛК-ИНТЕРНЕШНЛ», ПРОИЗВОДИТЕЛЬ СМАЗОЧНЫХ МАТЕРИАЛОВ LUKOIL, ЗАВЕРШИЛИ ИСПЫТАНИЕ АВТОМОБИЛЯ VOLKSWAGEN CRAFTER KASTEN С ДИЗЕЛЕМ TDI ЭКОЛОГИЧЕСКОГО КЛАССА ЕВРО-6 И МОТОРНОГО МАСЛА LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30. ИССЛЕДОВАНИЕ, ПРОВЕДЕННОЕ В НЕЗАВИСИМОЙ ЛАБОРАТОРИИ, ПОДТВЕРДИЛО, ЧТО В ЖЕСТКИХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ МАСЛО ОТРАБОТАЛО ДОСТОЙНО ▢ **МАКСИМ ПРИХОДЬКО** ▢ **ФОТО МИХАИЛА ОЖЕРЕЛЬЕВА**

МАСЛО LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30 РЕКОМЕНДОВАНО К ВСЕСЕЗОННОМУ ПРИМЕНЕНИЮ В НЕМЕЦКИХ АВТОМОБИЛЯХ.

ИСПЫТАНИЯ ПРОХОДИЛИ в тяжелых условиях эксплуатации в Московском регионе и близлежащих областях. Старт был дан 8 октября 2020 года. Немецкий фургон обслуживал крупнейшую европейскую сеть шинных центров, машина была занята в перевозке товара со клада по торговым точкам. Volkswagen Crafter заправлялся на АЗС «ЛУКОЙЛ» сезонным топливом марки «ЭКТО Diesel».

За период испытаний пробег автомобиля составил 26 324 км. Средняя скорость — 22 км/ч и в разные периоды колебалась в пределах от 14 до 59 км/ч. Средний пробег между пусками двигателя — около 20 км. Тепловой режим двигателя умеренный — по охлаждающей жидкости 40–80 °C, по маслу 42–85 °C.

Двигатель Volkswagen Crafter — небольшой по литражу (объем 2 л), но при этом довольно мощный (200 л. с.), и он способен работать при высокой



нагрузке, являясь при этом образцом экологичности для ДВС. Максимальное снижение выбросов оксидов серы, азота углеводорода, твердых частиц, которые выходят с отработавшими газами, достигается здесь благодаря двухступенчатой системе EGR, фильтру твердых частиц и SCR-катализатору с дозированным впрыском раствора AdBlue в поток отработавших газов. Задача моторного масла LUKOIL GENESIS ARMORTECH — не мешать работе этого оборудования.

Производитель предписывает для Volkswagen Crafter плановые визиты на сервис через 20 000 км пробега или раз в год. Однако инженеры «ЛЛК-Интернешнл» рекомендовали разделить стадию приработки (когда в масло попадает большое количество продуктов износа) и стадию нормального изнашивания деталей. Это позволило получить более точную интерпретацию лабораторных данных. В ходе экспедиции автомобиль посетил дилерскую СТО марки «Volkswagen Коммерческие автомобили» в Москве дважды — с показаниями на одометре 4855 и 20 850 км. Всего же, с учетом взятия промежуточных проб, в лабораторию отправилось шесть образцов масла.

Учитывая особенности двигателя и условия эксплуатации автомобиля, а именно частые пробки и низкие обороты, можно констатировать, что результаты хорошие, комментируют эксперты компании «ЛЛК-Интернешнл». Маркеры износа — все в норме. Отмечено повышенное окисление масла при пробеге 20 000 км для данного автомобиля — это обусловлено его преимущественным использованием в тяжелых условиях эксплуатации в Москве и области. Простой расчет показывает, что автомобиль проехал без смены масла 15 524 км со средней скоростью 22 км/ч. Со средней скоростью 44 км/ч пробег, при сопоставимом времени работы двигателя, составил бы 31 020 км. Таким образом, получается, что масло подверглось значительному перепробегу, что также объясняет отклонение показателей окисления.

Внесла свою лепту и система EGR. Чтобы снизить влияние на окружающую среду, а именно понизить выброс в атмосферу, система EGR возвращает часть газов из камеры сгорания вновь в нее же на дожигание. Это способствует снижению количества кислорода, попадающего в камеру сгорания, что влияет на эффективность процесса сгорания топлива и, главное, приводит к образованию сажи. Сажа, в свою очередь, попадает в картер и вступает в химическую реакцию с моторным маслом, приводя к снижению щелочного и кислотного чисел. Получается, что в действительности масло достойно отработало в жестких условиях и со значительным перепробегом, т.е. в обычных условиях оно гарантированно отработает интервал 20 000 км, сохраняя свои свойства, резюмируют эксперты «ЛЛК-Интернешнл».

Итак, немецкий автопром и российский нефтехимпром прекрасно дополняют друг друга, а поэтому на плановом ТО в двигатель «Крафтера» вновь залили моторное масло LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30. ▫







2 Для АКП Volkswagen Crafter рекомендуется синтетическое масло ЛУКОЙЛ ATF SYNTH VI, тормозная жидкость ЛУКОЙЛ DOT 4 CLASS 6.
3 16,4-кубовый грузовой отсек – главный актив фургона.



1 Бортовой компьютер отображает среднюю скорость за длительный период.

ДАННЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

Режим работы	ежедневный
Пробег с начала эксплуатации	26 324 км
Средняя скорость за смену	14 км/ч
Расход топлива в смешанном режиме	14 л/100 км
Расход AdBlue	1,9 л/100 км
Моторное масло	LUKOIL GENESIS ARMORTECH GC 5W-30
Количество взятых проб	6

8 РОССИЙСКИХ ПРЕМЬЕР МЕСЯЦА

KIA CARNIVAL

от 2 599 900 ₽

Моторная гамма Carnival включает 2,2-литровый дизель (199 л. с.) и бензиновый 3,5-литровый V6 (249 л. с.) в сочетании с 8-ступенчатой АКП и передним приводом. В список стандартного оснащения 8-местной модели входят рефлекторные светодиодные фары, система контроля давления в шинах, семь подушек и шторки безопасности, электропривод стояночного тормоза, круиз-контроль, кондиционер, камера заднего вида, медиацентр с 8-дюймовым тачскрином, подогрев передних сидений и лобового стекла, а также боковые зеркала с электроприводом и подогревом. Оборудование версии Luxe (от 2 894 900 р.) дополнено раздельным климат-контролем, передним парктроником, подогревом руля, системой контроля слепых зон и функцией предупреждения столкновения при выезде с парковки задним ходом. Исполнение Prestige (3 059 900 р.) отличается светодиодными фарами проекционного типа, хромированной решеткой радиатора и задними стойками, электрорегулировками водительского кресла, бесключевым доступом в салон и запуском двигателя с кнопки, электроприводом боковых дверей и двери багажника, шторками на окнах, беспроводной зарядкой, а также обивкой сидений из искусственной кожи. Модель в комплектации Premium (от 3 339 900 р.) получит адаптивный круиз-контроль, систему предотвращения фронтальных столкновений, электронный селектор трансмиссии, 12,3-дюймовую виртуальную приборную панель, экран навигационной системы такой же диагонали, аудиосистему Bose, камеры кругового обзора, а также интерком для общения с пассажирами. Топовая модификация Premium+ (от 3 489 900 р.) имеет семиместную компоновку: на втором ряду устанавливаются два раздельных «капитанских» кресла повышенной комфортности, а отделка салона выполнена из натуральной кожи.

1

TOYOTA CAMRY

2

от 1 846 000 ₽

Внешне обновленный бизнес-седан отличается модернизированным передним бампером и радиаторной решеткой с новыми декоративными накладками по бокам. Уже в базовой комплектации для него доступны 17-дюймовые легкосплавные диски нового дизайна, а впервые доступная «спортивная» комплектация GR Sport (ее отличают черный декор кузова и возможность двухцветной окраски) штатно оснащена 18-дюймовыми колесами. В салоне появился новый медиацентр с поддержкой Apple CarPlay и Android Auto и сенсорным экраном диагональю от 7 до 9 дюймов. Салон спецверсии имеет красную прострочку на руле, рычаге КП, передней панели, дверных картах и отделанных черной кожей со вставками красного цвета сиденьях. В версии «Люкс Safety» новинка обзавелась телематическим комплексом Toyota Connected Services, который позволяет контролировать машину дистанционно. А пакет безопасности Toyota Safety Sense (помимо прочего он включает радарный круиз-контроль) пополнился системой предотвращения столкновений, которая способна не только распознавать пешеходов и велосипедистов, но и видеть пешеходов в темное время суток, а также контролировать опасные помехи при проезде перекрестка. Базовым для новинки стал 2,0-литровый бензиновый мотор мощностью 150 л. с. в паре с вариатором. Также в гамму силовых агрегатов вошли 2,5-литровый двигатель (200 л. с.) и прежний 3,5-литровый V6 (249 л. с.), сочетающиеся с 8-ступенчатым автоматом – именно с ними можно будет заказать Camry GR Sport. Цена на Camry GR Sport с 200-сильным агрегатом начинается от 2 405 500 р., с 249-сильным – от 2 703 500 р.

AUDI A3 SEDAN, A3 SPORTBACK

Седан и хэтчбек Audi A3 нового поколения приехали в Россию в спецверсии Young&Drive. Их отличают решетка радиатора с сотовой структурой, штатная светодиодная оптика с динамическими указателями поворота, а также 17-дюймовые легкосплавные диски. В салоне обеих новинок установлена виртуальная приборная панель диагональю 12,3 дюйма и 10,1-дюймовый сенсорный дисплей медиацентра с акустической обратной связью. В список стандартного оборудования Audi A3 специальной серии также входят бесключевой доступ, USB-разъемы для задних пассажиров, мультируль с кожаной отделкой, раздельный климат-контроль, камера заднего вида, система автопарковки, круиз-контроль, подогрев передних сидений и многое другое. Мотор доступен один – 1.4 TSI мощностью 150 л. с. с DSG, при этом разница в цене между седаном и хэтчбеком составляет 100 тысяч рублей.

от 2 590 000 ₽

от 2 490 000 ₽

3

CITROEN BERLINGO MULTISPACE



«Берлинго» российского производства обзавелся пассажирской версией Multispace. В список базового оснащения модели входят передние боковые подушки безопасности, ESP, функция выбора режимов движения Grip Control, система помощи при трогании в гору, задние датчики парковки, круиз-контроль, медиацентр с 7-дюймовым сенсорным экраном, подогрев лобового стекла и передних сидений, а также боковые зеркала заднего вида с электроприводом. Специально для России минивэн получил аккумулятор увеличенной емкости (от 60 до 70 А·ч в зависимости от мотора), 5-литровую емкость бачка омывателя и металлическую защиту картера. Гамма двигателей включает 115-сильный 1,6-литровый бензиновый мотор с 5-ступенчатой МКП или 6-ступенчатым автоматом (доплата за АКП – 140 тысяч), а также 90-сильный дизель того же объема – за него просят минимум 1 319 000 р.

4

ISUZU D-MAX



от 2 760 000 ₽

5

У пикапа D-Max нового поколения полностью изменились кузов, рама, интерьер и оснащение. В салоне улучшена шумоизоляция, появились сиденья с регулировкой поясничного подпора и наклона подушки, регулируемый по углу наклона и вылету руль, приборная панель с 4-дюймовым дисплеем, мультимедийная система с расширенными функциями, а также двухзонный климат-контроль. В оснащение пикапа входит система дистанционного пуска двигателя в пределах 20 м, система помощи при парковке и датчик дождя. Под капотом – новый 3,0-литровый дизель 4JJ3 (190 л. с.), который работает в паре с 6-ступенчатой МКП Isuzu либо с 6-ступенчатой АКП Aisin. Пикап оборудован системой полного привода Part-time с понижающим рядом и блокировкой заднего дифференциала. Внедорожные возможности новинки дополняют максимальный дорожный просвет в 240 мм и увеличенная с 600 до 800 мм глубина преодолеваемого брода. Грузоподъемность пикапа увеличена до 1045 кг для варианта с полуторной кабиной.



от 1 699 000 ₽

OPEL CROSSLAND

Самый маленький кроссовер Opel добрался до России. В нашей стране Crossland получил единственный двигатель – 1,2-литровую бензиновую «турботройку» мощностью 110 л. с. в паре с 6-ступенчатым автоматом и передним приводом. В базовое оснащение модели входит система динамической стабилизации, 6 эйрбэгов, передние электростеклоподъемники, кондиционер, круиз-контроль, задние датчики парковки и аудиосистема. Опционально Crossland можно оснастить панорамной крышей, проекционным дисплеем, а для сидений предлагается отделка перфорированной кожей. Плюс ко всему доступна контрастная крыша белого цвета. Также специально для нашего рынка «Кросслэнды» получили металлическую защиту двигателя, запаску, генератор мощностью 150 А и аккумуляторную батарею на 60 А·ч.

6



от 1 473 000 ₽

SKODA OCTAVIA 1.6 MPI

Российские дилеры Skoda начали продажи самой доступной «Октавии» нового поколения, оснащенной 1,6-литровым мотором MPI мощностью 110 л. с. и 6-ступенчатым автоматом. Максимальная скорость такой версии составляет 199 км/ч, а разгон до сотни занимает у нее 12,4 секунды. В список стандартного оснащения лифтбека входят трехзонный климат-контроль, двухспицевый руль, система бесключевого доступа, медиацентр, а также селектор трансмиссии shift-by-wire.



7

МЕДИАЦЕНТР LADA ENJOY PRO

АВТОВАЗ начал устанавливать на серийные модели медиацентр EnjoY Pro. Его «лицом» является 8-дюймовый сенсорный IPS-экран высокого разрешения, но все самое интересное кроется в начинке устройства. Система не только поддерживает интерфейсы Apple CarPlay и Android Auto (кстати, работает центр на ОС Android 9.0), но также обновляется «по воздуху» и позволяет пользователю подключаться к своей учетной записи в Яндекс. Вместе с учеткой пользователь получает доступ ко всем сервисам Яндекса, включая голосового ассистента Алису (она может включить музыку, построить маршрут или узнать погоду), Яндекс. Музыку и так далее. Кроме того, можно строить маршруты в навигации Яндекс на телефоне и переносить их на экран системы. В комплекте с центром идет аудиосистема Arkamys, звучание которой настраивается с учетом архитектуры и объема салона конкретной модели. Новая медиасистема уже доступна для всей линейки Lada Vesta и XRAY, а позже появится и на других моделях бренда.

LEXUS LS

Флагманский седан Lexus получил новый бампер, иную оптику и затемненную решетку радиатора. Светодиодные фары теперь имеют адаптивный дальний свет, а задние фонари — черный разделитель верхнего и нижнего рядов световых элементов. В салоне обновленного LS установлено цифровое зеркало, на которое может транслироваться изображение с камеры заднего вида. Сенсорный 12,3-дюймовый экран медиацентра теперь расположен ближе к водителю и оснащен функцией быстрого доступа. Обновлены переключатели на руле, а также панель управления климат-контролем. Кресла седана стали комфортнее: в них появилась полиуретановая подкладка и дополнительный мягкий слой во внутреннем наполнении подушки. В адаптивной подвеске были перенастроены управляющие клапаны амортизаторов — производитель обещает больший комфорт при движении по неровному покрытию. Активная регулировка жесткости стабилизаторов поперечной устойчивости обеспечивает лучшее распределение нагрузки в момент крена автомобиля. В версии LS 500 также обновился мотор V6 твинтурбо: за счет доработки турбины и системы впрыска у него улучшилась отзывчивость и уменьшились вибрации. Комплекс безопасности Lexus Safety System+ дополнен системами предупреждения об угрозе фронтального и бокового ДТП, а также предотвращения столкновения с отбойником или пешеходом на проезжей части с функцией автоторможения и объезда препятствия. Обновленный Lexus LS 350 доступен по цене от 7 147 000 р., а LS 500 — от 9 514 000 р.

от 7 147 000 ₽

8



RUSSIAN DRIFT SERIES RDS GP

АНОНС СЕЗОНА / КАЛЕНДАРЬ ЭТАПОВ / СОСТАВ ПИЛОТОВ

БОЛЬШОЙ ДРИФТ

12 сезон

ВСЕМ ДРИФТ!



ДМИТРИЙ ДОБРОВОЛЬСКИЙ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР РОССИЙСКОЙ ДРИФТ СЕРИИ

ПРОШЛЫЙ СЕЗОН БЫЛ УНИКАЛЬНЫМ. В такое тяжелое время мы провели полноценный чемпионат, со зрителями и мощным составом участников. Даже иностранных пилотов смогли привезти. И, конечно, просто гордимся тем, что мы сделали. Ни одна другая дрифт-серия в мире не смогла, по разным причинам, провести ничего даже близко похожего. Все участники выложились на полную. Никто не стал отказываться, говорить, что не хочет, боится или еще что-то. На каждом автодроме, на каждом этапе мы получали мощную поддержку от местных властей, от губернаторов и Роспотребнадзора, который помогал нам достичь правильных мер безопасности. Не было ни одной государственной организации, которая бы препятствовала проведению сезона-2020.

Уникальный сезон! Да, было тяжело, было страшно, но мы это сделали! И это навсегда останется в истории. Хочется верить, что сезон-2021 будет легче с точки зрения ограничений по предотвращению распространения коронавируса. Но мы готовы к любому сценарию! Будем проводить гонки при любых обстоятельствах. Конечно, за исключением полного запрета от государства.

За прошедшую зиму мы собрали мощнейший состав участников. Без ложной скромности могу сказать, что ни одна другая дрифт-серия не сможет в этом году похвастать таким же сильным и титулованным составом пилотов, как RDS GP 2021 — три чемпиона мира едут у нас в этом году. Кроме того, мы заключили партнерство с «Росгонками». Со своим колоссальным опытом работы в «Формуле-1» они помогут нам улучшить сервисы для зрителей.

В грядущем сезоне мы приготовили ряд нововведений для зрителей нашей трансляции, но я пока хочу оставить их в секрете. Пройдет первый этап, и посмотрим, получилось или нет. В прошлом году из-за закрытых границ у нас не было других вариантов, кроме как прибегнуть к удаленному судейству. В этом сезоне судейская коллегия из трех человек будет лично присутствовать на каждом этапе. Состав судей, к слову, немного обновили. Думаю, всем понравится.

Младшие серии без модернизаций не оставили. RDS Запад и RDS Юг мы объединили под общим названием RDS Запад, чтобы сконцентрировать в одной серии сильных пилотов и поднять уровень конкуренции. Зрители и участники обязательно оценят. Еще мы планируем провести под нашим контролем несколько этапов RDS Сибирь. Плюс, ребята из Владивостока уже анонсировали календарь RDS Азия. Так что младшие серии в этом году должны выстрелить.

И, конечно же, летом нас ждет Интерконтинентальный кубок ФИА по дрифту. Нам достался непростой проект. Но мы уверены, что выведем его на совершенно новый уровень. Вся наша команда работает по принципу «Делай, что должен, и делай это качественно». Работай на максимуме возможностей, и даже больше. Так мы делаем в RDS GP, так мы будем делать в FIA IDC. С нами Кубок превратится в самое главное событие в мировом дрифт-сообществе! Всем дрифт!



В специальном выпуске, посвященном RDS GP 2021, использованы фотографии следующих авторов: Михаил Татарицкий, Антон Михайлов, Станислав Тен, Андрей Шаронов, Алексей Еремин, Евгений Сафронов, Никита Завилинский, Джордан Баттерс, Aimol, Geo.pro, Driftmasters.gp



БОЛЬШОЙ ДРИФТ ВОЗВРАЩАЕТСЯ!

СОСКУЧИЛИСЬ ПО ДРИФТУ? МЫ – ОЧЕНЬ! УЖЕ 1 МАЯ С РЕВОМ МОТОРОВ, КЛУБАМИ ДЫМА И НАКАЛОМ СТРАСТЕЙ В НАШУ ЖИЗНЬ ВОРВЕТСЯ НОВЫЙ СЕЗОН ГРАН-ПРИ РОССИЙСКОЙ ДРИФТ СЕРИИ, КОТОРЫЙ ОБЕЩАЕТ СТАТЬ САМЫМ КРУТЫМ! МОЩНЕЙШИЙ СОСТАВ ПИЛОТОВ, СЕМЬ ТРАСС, ШЕСТЬ ГОРОДОВ РОССИИ, НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ И ИЗМЕНЕНИЯ В СОСТАВАХ КОМАНД. БУДЕТ ЖАРКО! НО ДАВАЙТЕ ОБО ВСЕМ ПО ПОРЯДКУ.

МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ, ФОТО АВТОРА, AIMOL, GEO.PRO, АЛЕКСЕЯ ЕРЕМИНА, АНТОНА МИХАЙЛОВА, АНДРЕЯ ШАРОНОВА, ДЖОРДАНА БАТТЕРСА



1 Чарльз НГ, пилот команды Aimol Racing.
2 Георгий Чивчян и Масато Кавабата на финальном этапе RDS GP 2019.
3 Дайго Сайто, пилот команды Aimol Racing.

В ПРОШЛОМ СЕЗОНЕ RDS GP СРЕДИ иностранных пилотов лишь Алексей Головня, Кристапс Блушс и Чарльз НГ смогли преодолеть закрытые границы. Причины вам хорошо известны. Но Вселенная любит справедливость, и в сезоне-2021 нас ждет по-настоящему беспрецедентный состав международных участников, вплоть до команды, которая полностью состоит из легионеров.

Конечно же, речь про Aimol Racing. Пилоты Дайго Сайто и Чарльз НГ знакомы российскому зрителю RDS GP очень давно. Оба последние два сезона выступали в серии под знаменами команды Aimol Racing. Чарльз НГ смог в прошлом году прилететь в Россию из родного Гонконга и ворваться в борьбу на предпоследнем этапе. У чемпиона D1 GP Formula Drift USA Дайго Сайто пробиться сквозь границы не вышло. Но на этапе в Санкт-Петербурге зрителей в паддоке радовала его сине-белая Toyota Supra A90, построенная специально для RDS GP. Что ж, в этом году «Супра» Сайто будет нас радовать не только статикой, но и красивым дрифтом.

Екатерина Набойченко покинула команду и готовится к личному зачету. Ее место в Aimol Racing занял легендарный ирландец, трехкратный чемпион Formula Drift USA Джеймс «Машина» Дин. Специально под регламент RDS GP Джеймс с командой своих механиков построил всего за девять недель Nissan S14 в карбон-кевларовом обвесе, который… да, выглядит как S15.

Японский пилот Масато Кавабата, трехкратный победитель D1, уже пробовал свои силы в RDS GP. На заключительном этапе 2019 года Кавабата выступал на Nissan 180SX в составе команды «Форвард Авто». Несмотря на то что японский чемпион не смог в тот раз заехать на подиум, и команда, и он остались довольны сотрудничеством. Кавабата заказал у «Форвард Авто» мотор и посвятил свободное время в карантине 2020 года постройке своего Nissan 180SX под регламент RDS GP, чтобы вернуться в Россию и проехать уже весь сезон Российской Дрифт Серии бок о бок с Георгием Чивяном и Романом Тиводаром в составе «Форвард Авто».

Большие изменения произошли в команде Fresh Auto Drift. Федор Воробьев со своим ВАЗ-2105 «ЖИГАЦАРЬ» покинул ряды команды, но, по предварительным данным, без поддержки коллектива в сезоне-2021 он не останется. Немало удивил всех Евгений Лосев, объявив в начале года о переходе из Fail Crew во Fresh Auto Drift. Очки в командный зачет Евгений Лосев будет приносить вместе с Дамиром Идиятулиным и ирландцем Джеком Шанахэном. Да, вице-чемпион Drift Masters стал третьим пилотом Fresh Auto Drift. Шанахэн поедет на Toyota Supra A80, которая в команде приписана за Тэцуя Хибино. Что до Хибино, он не сможет в этом году участвовать в RDS GP из-за пересекающегося графика с японским чемпионатом D1.

Новое лицо коллектива Fail Crew — едва ли не самое знаменитое лицо российского дрифта. Уж в западной части России точно. Вместе с Аркадием Цареградцевым и Иваном Никулиным честь команды будет отстаивать Сергей Кабаргин. В начале апреля в его Flanker F пересадили и протестировали новое пламенное сердце — VR на 900 сил.

Думаю, ни у кого не было сомнений, что «ЛУКОЙЛ Рейсинг Дрифт Тим» не захочет отпускать чемпиона RDS GP 2020, украинского пилота Алексея Головню. Так и вышло. Контракт был продлен почти сразу же после окончания прошлого сезона. Но официальное объявление его сокомандников состоялось лишь в конце марта — это Андрей Астапов и Дмитрий Ермохин. Сезон-2021 пилоты поедут на своих автомобилях — Lexus IS 200

у Андрея и Nissan Silvia S15 у Дмитрия. Машины получили ряд доработок и корпоративный стиль.

Никита Шиков и Кристапс Блушс объявили, что организуют свою команду HGK Fighters Team с блэкджеком и… Шутка! В начале апреля на выставке Motorsport Expo было официально объявлено, что Шиков и Блушс будут выступать в RDS GP 2021 в составе команды Carville Racing Team, а их прошлый анонс был фейком. Спортивный коллектив Carville Racing давно участвует в кольцевых гонках, но в большой дрифт заходит впервые.

Кристапс будет выступать на своем BMW E92 HGK Eurofighter, а Никита Шиков — на долгожданной карбон-кевларовой Toyota Supra A90, обкатать которую он уже успел зимой на этапах Sochi Drift Challenge. Третьим пилотом команды стал Антон Клямко. Дебютант RDS GP поедет сезон на BMW 2-series F22 Eurofighter.

В сезоне-2021 Гран-При Российской Дрифт Серии возвращается с полноценным календарем*: старт на автодроме Moscow Raceway — 1–2 мая, затем 22–23 мая Нижний Новгород, месяц перерыва, 3–4 июля — Санкт-Петербург и его «Игора Драйв»;, потом Рязань 24–25 июля, 21–22 августа возвращение в Красноярск на «Красное Кольцо», затем подмосковный ADM Raceway 18–19 сентября и, наконец, финал в Сочи 16–17 октября.

Обратили внимание на месяц перерыва летом? Поклонники дрифта, не отчаивайтесь! В этот перерыв вас ждет кое-что интересное. 12–13 июня в Риге на автодроме Бикерниеки состоится Интерконтинентальный кубок ФИА по дрифту, проводить который будет команда RDS. Напомню, что Российская Дрифт Серия выиграла тендер FIA на проведение IDC на 2021, 2022 и 2023 годы. К слову, это будет первый Интерконтинентальный кубок по дрифту, организованный в Европе.

За новостями дрифта следите на нашем портале 5koleso.ru, а также на страницах социальных сетей RDS GP и FIA Intercontinental Drifting Cup. Как говорит Аркадий Цареградцев, «до встречи на разгоне»!





1 Toyota #GRoza Supra Никиты Шикова.
2 Андрей Астапов и Сергей Сак на RDS GP 2020.
3 Рендер ливреи S14 Джеймса Дина, пилота Aimol Racing.
4 Toyota GR Supra Дайго Сайто.

*Состав участников (пилотов), место и (или) время проведения этапов чемпионата RDS GP может быть изменено. Подробности уточняйте у организатора чемпионата RDS GP на сайте vdrifte.ru

ТРАССЫ RDS GP 2021



1–2 МАЯ 2021 ГОДА
MOSCOW RACEWAY
МОСКВА

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2019*: **АЛЕКСЕЙ ГОЛОВНЯ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2019*: **ГЕОРГИЙ ЧИВЧЯН**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2019*: **ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ HGK ДРИФТ**

*В 2020 ГОДУ ТРАССА НЕ ПРИНИМАЛА RDS GP



22–23 МАЯ 2021 ГОДА
NRING
НИЖНИЙ НОВГОРОД

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **АЛЕКСЕЙ ГОЛОВНЯ**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **FAIL CREW DARKSIDE**



3–4 ИЮЛЯ 2021 ГОДА
IGORA DRIVE*
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **РОМАН ТИВОДАР**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **ФОРВАРД АВТО**

*МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ ДАННОГО ЭТАПА ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕНО, ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА НА САЙТЕ VDRIFTE.RU



24–25 ИЮЛЯ 2021 ГОДА
ATRON CIRCUIT
РЯЗАНЬ

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **ЧАРЛЬЗ НГ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **ДАМИР ИДИЯТУЛИН**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **LUKOIL RACING DRIFT TEAM**



21–22 АВГУСТА 2021 ГОДА
RED RING
КРАСНОЯРСК

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2019*: **ЕВГЕНИЙ ЛОСЕВ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2019*: **ЕВГЕНИЙ ЛОСЕВ**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2019*: **FAIL CREW**

*В 2020 ГОДУ ТРАССА НЕ ПРИНИМАЛА RDS GP



18–19 СЕНТЯБРЯ 2021 ГОДА
ADM RACEWAY
МОСКВА

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **АЛЕКСЕЙ ГОЛОВНЯ**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **FAIL CREW DARKSIDE**



16–17 ОКТЯБРЯ 2021 ГОДА
SOCHI AUTODROM
СОЧИ

ПОБЕДИТЕЛЬ КВАЛИФИКАЦИИ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ**

ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **ЕВГЕНИЙ ЛОСЕВ**

КОМАНДА-ПОБЕДИТЕЛЬ НА ЭТАПЕ RDS GP 2020: **FAIL CREW DARKSIDE**

АЛЕКСЕЙ ГОЛОВНЯ

КИЕВ, УКРАИНА

КОМАНДА: **ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ДРИФТ ТИМ**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA GT86**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **1000 Л. С.**

INSTAGRAM: **@ALEXGOLOVNYA**





ЕВГЕНИЙ ЛОСЕВ

ИРКУТСК, РОССИЯ

КОМАНДА: **FRESH AUTO DRIFT**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA MARK II JZX81**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **952 Л. С.**

INSTAGRAM: **@LOSEVDRIFT**





ДАМИР ИДИЯТУЛИН

КРАСНОЯРСК, РОССИЯ

КОМАНДА: **FRESH AUTO DRIFT**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA ALTEZZA**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **825 Л. С.**

INSTAGRAM: **@DAMIRACER**





ГЕОРГИЙ ЧИВЧЯН

КРАСНОЯРСК, РОССИЯ

КОМАНДА: **ФОРВАРД АВТО**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SILVIA S15**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **900 Л. С.**

INSTAGRAM: **@GOCHA_CHIVCHYAN**





СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

АРКАДИЙ ЦАРЕГРАДЦЕВ

КРАСНОЯРСК / СОЧИ, РОССИЯ

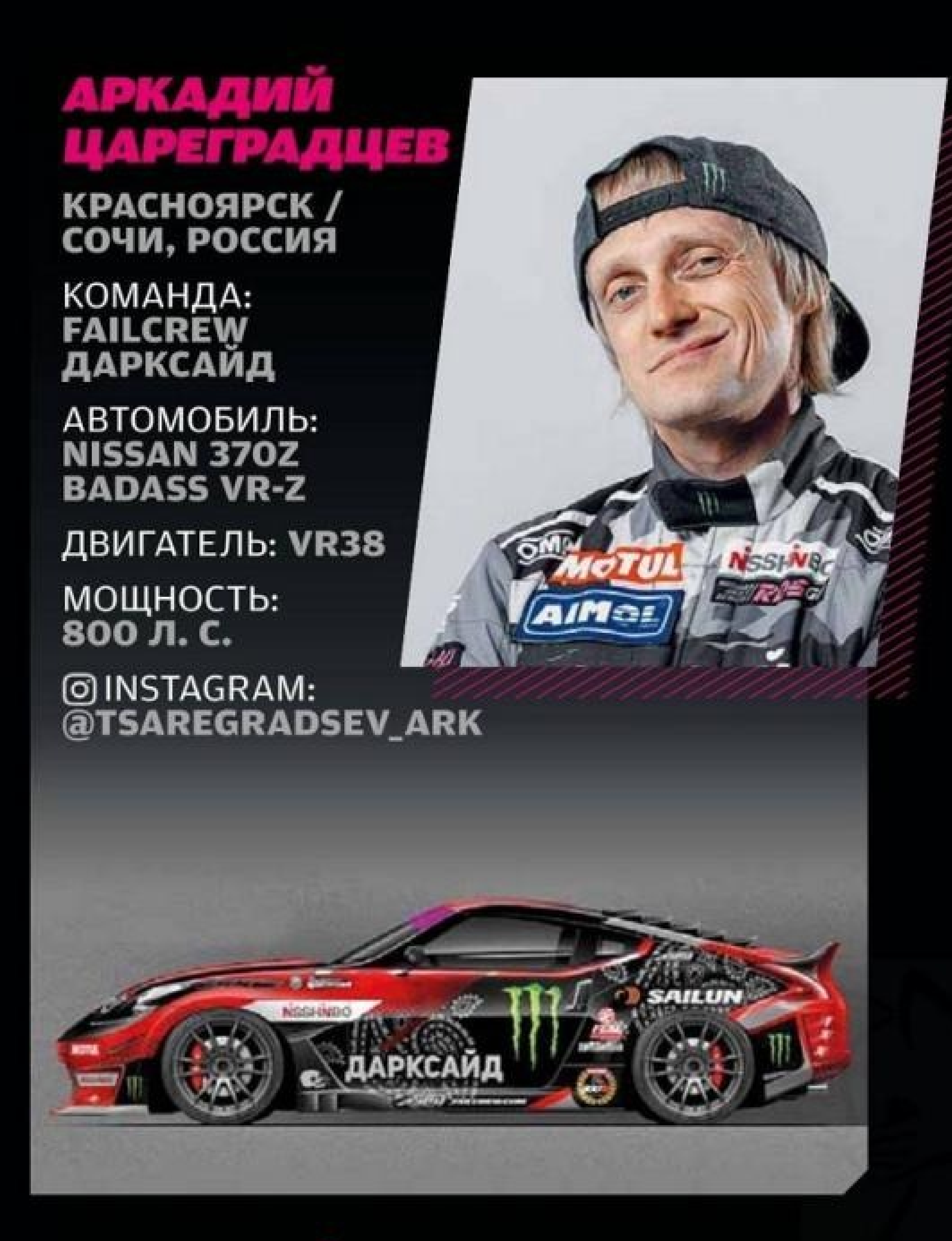
КОМАНДА: **FAILCREW ДАРКСАЙД**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN 370Z BADASS VR-Z**

ДВИГАТЕЛЬ: **VR38**

МОЩНОСТЬ: **800 Л. С.**

INSTAGRAM: **@TSAREGRADSEV_ARK**





РОМАН ТИВОДАР

СОЧИ, РОССИЯ

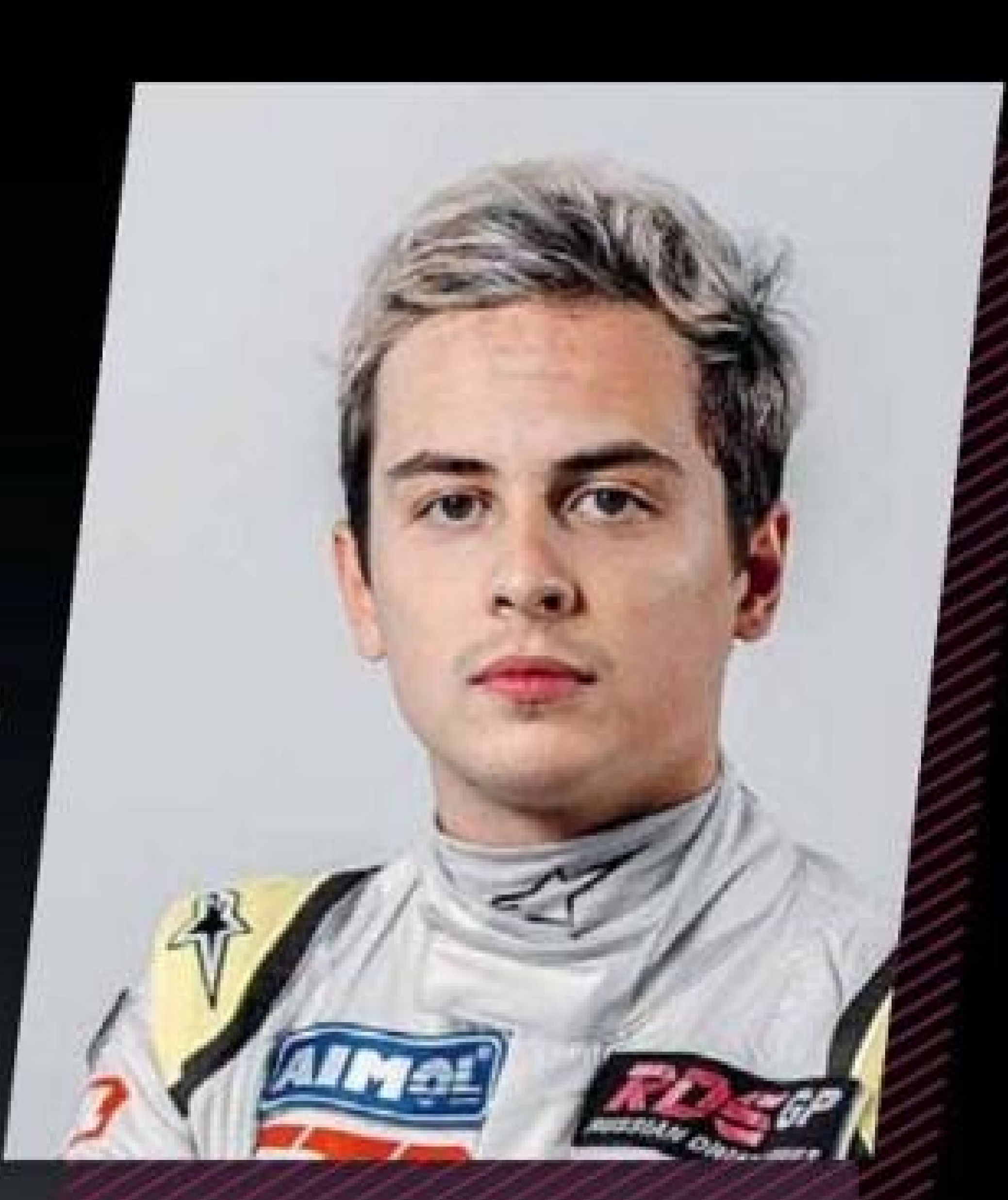
КОМАНДА: **ФОРВАРД АВТО**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SILVIA S15**

ДВИГАТЕЛЬ: **SR**

МОЩНОСТЬ: **770 Л. С.**

INSTAGRAM: **@ROMAN_S13KS**





ДМИТРИЙ ЕРМОХИН

КРАСНОЯРСК, РОССИЯ

КОМАНДА: **ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ДРИФТ ТИМ**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SILVIA S15**

ДВИГАТЕЛЬ: **1.5JZ**

МОЩНОСТЬ: **700 Л. С.**

INSTAGRAM: **@ERMOKHINDMITRY24**





АНДРЕЙ АСТАПОВ

ЕКАТЕРИНБУРГ, РОССИЯ

КОМАНДА: **ЛУКОЙЛ РЕЙСИНГ ДРИФТ ТИМ**

АВТОМОБИЛЬ: **LEXUS IS 200**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **900 Л. С.**

INSTAGRAM: **@ASTAPDRIFT**





СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

НИКОЛАЙ ГОРКОВЕНКО

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ

КОМАНДА: **ESPRIT GAMES**

АВТОМОБИЛЬ: **BMW E36**

ДВИГАТЕЛЬ: **LT5**

МОЩНОСТЬ: **755 Л. С.**

INSTAGRAM: **@MIRAM1X**



СТЕПАН АЗАРОВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **AUTOPROFI**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN 370Z АГРЕССОР**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **900 Л. С.**

INSTAGRAM: **@STEPAN_AZAROV**



НИКИТА ШИКОВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **CARVILLE RACING TEAM**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA GR SUPRA**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **1015 Л. С.**

INSTAGRAM: **@SHIKOV_NIKITA**



ДЖЕЙМС ДИН

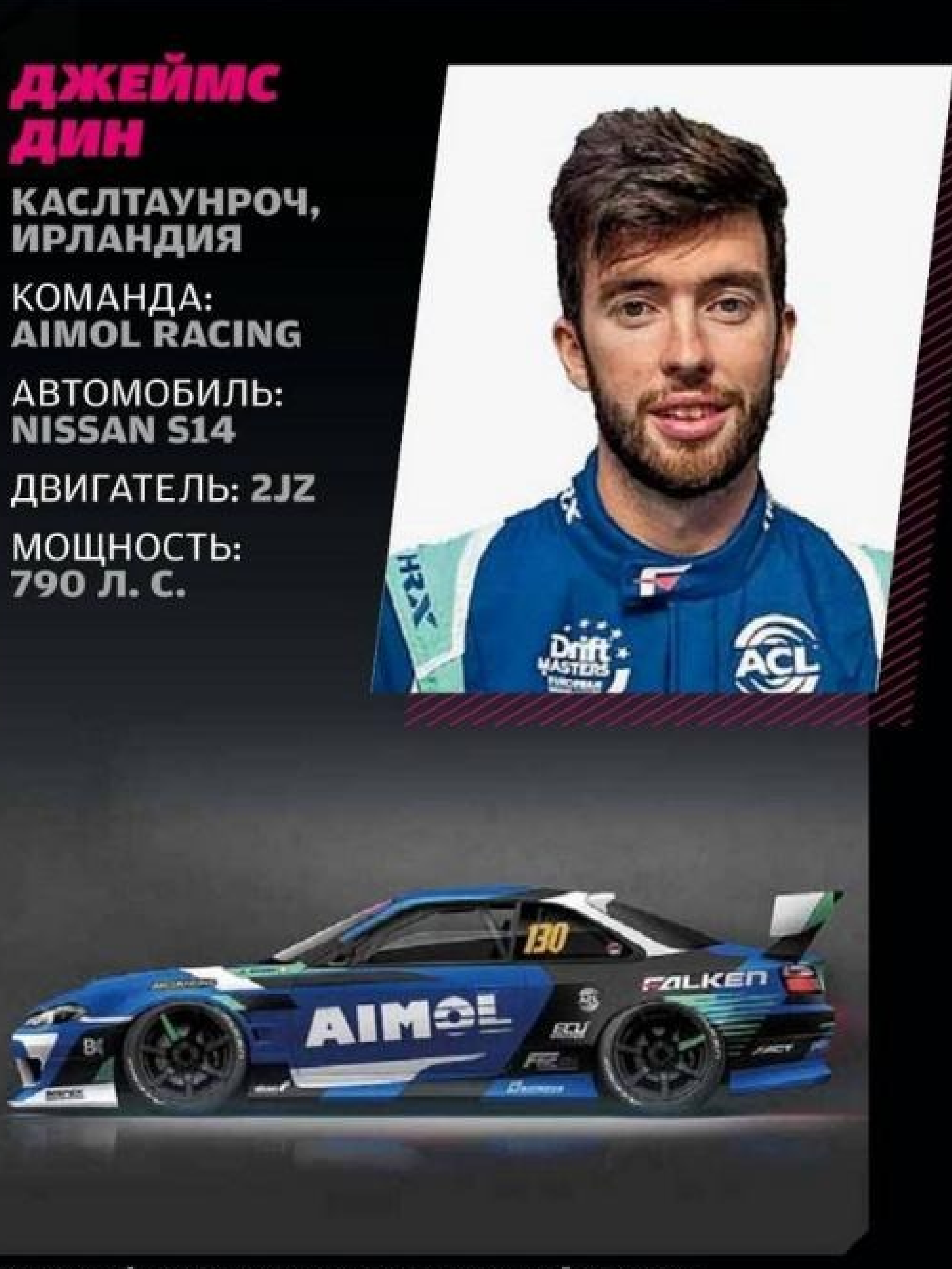
КАСЛТАУНРОЧ, ИРЛАНДИЯ

КОМАНДА: **AIMOL RACING**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN S14**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **790 Л. С.**



СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

ДАЙГО САЙТО

САЙТАМА, ЯПОНИЯ

КОМАНДА: **AIMOL RACING**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA GR SUPRA**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **800 Л. С.**





ЧАРЛЬЗ НГ

ГОНКОНГ

КОМАНДА: **AIMOL RACING**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN 180SX**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **755 Л. С.**

INSTAGRAM: **@CHARLESNG RACING**





МАСАТО КАВАБАТА

ОСАКА, ЯПОНИЯ

КОМАНДА: **ФОРВАРД АВТО**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN 180SX**

ДВИГАТЕЛЬ: **SR**

МОЩНОСТЬ: **700 Л. С.**

INSTAGRAM: **@KAWABATA_ TMR**





ДЖЕК ШАНАХЭН

КОРК, ИРЛАНДИЯ

КОМАНДА: **FRESH AUTO DRIFT**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA SUPRA**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **820 Л. С.**

INSTAGRAM: **@JACKSHANAHAN59**





СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

ГРИГОРИЙ GRIHHHA ГУСЕВ

НАХОДКА, РОССИЯ

КОМАНДА: PACIFIC RACING TEAM

АВТОМОБИЛЬ: TOYOTA CHASER JZX100

ДВИГАТЕЛЬ: 2JZ

МОЩНОСТЬ: 800 Л. С.

INSTAGRAM: @GRIHHHA



СЕРГЕЙ КАБАРГИН

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ

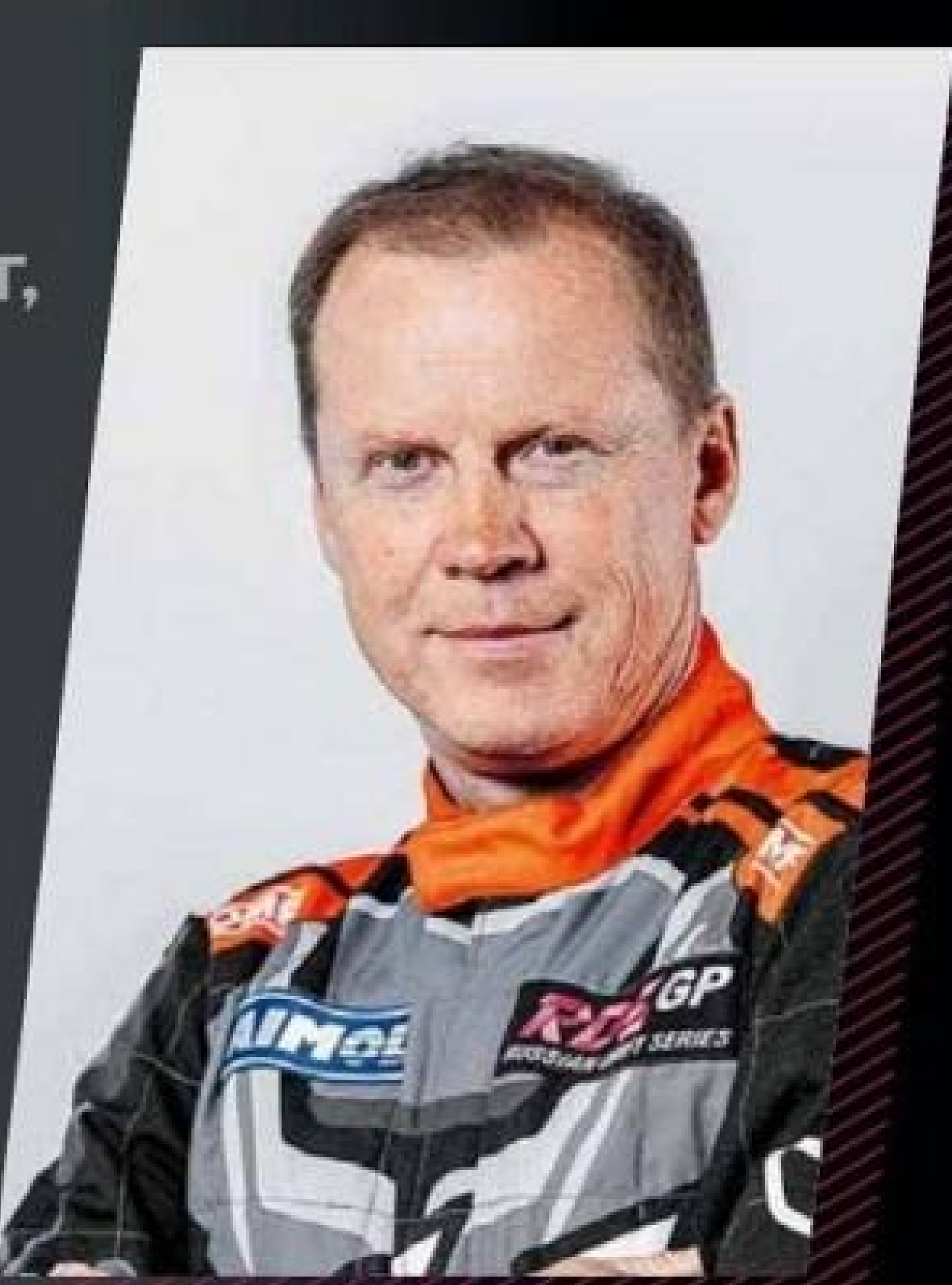
КОМАНДА: FAILCREW ДАРКСАЙД

АВТОМОБИЛЬ: FLANKER F

ДВИГАТЕЛЬ: VR

МОЩНОСТЬ: 900 Л. С.

INSTAGRAM: @KABARGIN.DRIFT



АНАТОЛИЙ ЩЕРБАК

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: RACEPOINT TEAM

АВТОМОБИЛИ: NISSAN S13 / NISSAN 200SX

ДВИГАТЕЛИ: 2JZ / 2JZ

МОЩНОСТЬ: 1100 / 900 Л. С.

INSTAGRAM: @ANATOLY_CARX



ЕВГЕНИЙ РУЖЕЙНИКОВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: НЕТ

АВТОМОБИЛЬ: NISSAN SILVIA S15

ДВИГАТЕЛЬ: LSA

МОЩНОСТЬ: 700 Л. С.

INSTAGRAM: @JANNIRADARI



АРКАДИЙ ПУЧИНИН

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ

КОМАНДА: ESPRIT GAMES

АВТОМОБИЛЬ: BMW E46 TOURING

ДВИГАТЕЛЬ: M60B40

МОЩНОСТЬ: 600 Л. С.

INSTAGRAM: @ARKADY79





СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

ОТКРОЙ СВОЮ
ИСТИННУЮ СТРАСТЬ



TOYO TIRES*
Open Roads Await

*Все дороги открыты

ФЕДОР ВОРОБЬЕВ

МОСКВА, РОССИЯ

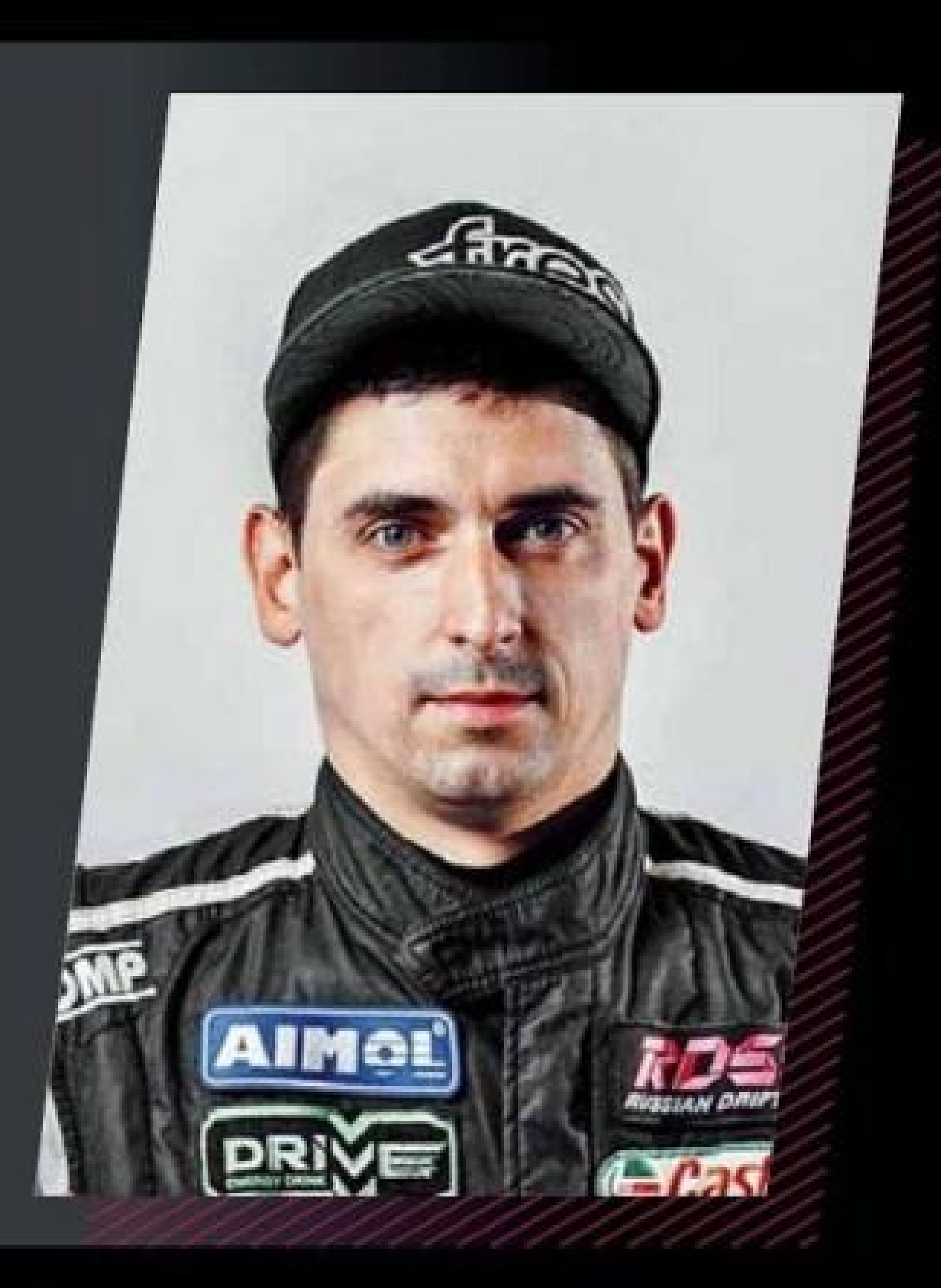
КОМАНДА: НЕТ

АВТОМОБИЛЬ: ВАЗ-2105 ЖИГАЦАРЬ

ДВИГАТЕЛЬ: 2JZ

МОЩНОСТЬ: 550 Л. С.

INSTAGRAM: @VOROBYEV_FEDOR



СЕРГЕЙ САК

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

КОМАНДА: BY MOTORSPORT

АВТОМОБИЛЬ: TOYOTA GT86

ДВИГАТЕЛЬ: 2JZ

МОЩНОСТЬ: 900 Л. С.

INSTAGRAM: @SERGEI_SAK



ИЛЬЯ ФЕДОРОВ

ВЛАДИВОСТОК, РОССИЯ

КОМАНДА: МОСКОВСКИЙ СПОРТ

АВТОМОБИЛЬ: NISSAN STAGEA R35

ДВИГАТЕЛЬ: VQ35

МОЩНОСТЬ: 550 Л. С.

INSTAGRAM: @FEDOROV_DRIFT



ИВАН НИКУЛИН

БАРНАУЛ, РОССИЯ

КОМАНДА: FAILCREW ДАРКСАЙД

АВТОМОБИЛЬ: NISSAN SILVIA S15

ДВИГАТЕЛЬ: 2JZ

МОЩНОСТЬ: 900 Л. С.

INSTAGRAM: @NIKULIN_IVAN_23



АКИМ ОНЕГОВ

УФА, РОССИЯ

КОМАНДА: ESPRIT GAMES

АВТОМОБИЛЬ: BMW E46

ДВИГАТЕЛЬ: LS3

МОЩНОСТЬ: 580 Л. С.

INSTAGRAM: @ONEGOV_AKIM



КРИСТАПС БЛУШС

РИГА, ЛАТВИЯ

КОМАНДА: CARVILLE RACING TEAM

АВТОМОБИЛЬ: BMW E92 HGK EUROFIGHTER

ДВИГАТЕЛЬ: LS

МОЩНОСТЬ: 800 Л. С.

INSTAGRAM: @HGKRACING TEAM



СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

ДЕНИС МИГАЛЬ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **FRESH AUTO DRIFT**

АВТОМОБИЛЬ: **LEXUS IS 340**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **830 Л. С.**

INSTAGRAM: **@DEN_MIGAL**



ФЕДОР ДЗЕЖИЦ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **МОСКОВСКИЙ СПОРТ**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SILVIA S15**

ДВИГАТЕЛЬ: **LT4**

МОЩНОСТЬ: **680 Л. С.**

INSTAGRAM: **@FEDY_DZEZHITS**



ЕВГЕНИЙ ГРИГОРЬЕВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **ESPRIT GAMES**

АВТОМОБИЛЬ: **BMW E46**

ДВИГАТЕЛЬ: **LSA**

МОЩНОСТЬ: **650 Л. С.**

INSTAGRAM: **@EUGENE_GRIGORYEV**



МАГОМЕД ОМАРОВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **НЕТ**

АВТОМОБИЛЬ: **TOYOTA ALTEZZA**

ДВИГАТЕЛЬ: **K21**

МОЩНОСТЬ: **750 Л. С.**

INSTAGRAM: **@OMGDRIFTER**



НИКИТА ФЕТИСОВ

КРАСНОДАР, РОССИЯ

КОМАНДА: **НЕТ**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SILVIA S15**

ДВИГАТЕЛЬ: **VR**

МОЩНОСТЬ: **900 Л. С.**

INSTAGRAM: **@FETISOV_DRIFT**



МАКСИМ РЕПЬЕВ

СОЧИ, РОССИЯ

КОМАНДА: **НЕТ**

АВТОМОБИЛЬ: **BMW E46**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **600 Л. С.**

INSTAGRAM: **@MAX_REPYEV**



СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

RUSSIAN DRIFT SERIES RDS GP*

ЗВЁЗДЫ МИРОВОГО ДРИФТА В ТВОЁМ ГОРОДЕ!



ПРЯМЫЕ ТРАНСЛЯЦИИ СМОТРИ НА RDSTV.RU

КАЛЕНДАРЬ СЕЗОНА 2021

1 ЭТАП	01-02 МАЯ	**МОСКВА** / MOSCOW RACEWAY
2 ЭТАП	22-23 МАЯ	**НИЖНИЙ НОВГОРОД** / NRING
3 ЭТАП	03-04 ИЮЛЯ	* МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ УТОЧНЯЕТСЯ
4 ЭТАП	24-25 ИЮЛЯ	**РЯЗАНЬ** / ATRON INTERNATIONAL CIRCUIT
5 ЭТАП	21-22 АВГУСТА	**КРАСНОЯРСК** / RED RING
6 ЭТАП	18-19 СЕНТЯБРЯ	**МЯЧКОВО** / ADM RACEWAY
7 ЭТАП	16-17 ОКТЯБРЯ	**СОЧИ** / SOCHI AUTODROM

БИЛЕТЫ НА САЙТЕ **TICKETS.VDRIFTE.RU**

0+



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЁР

ИВАН КУРЕНБИН

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ

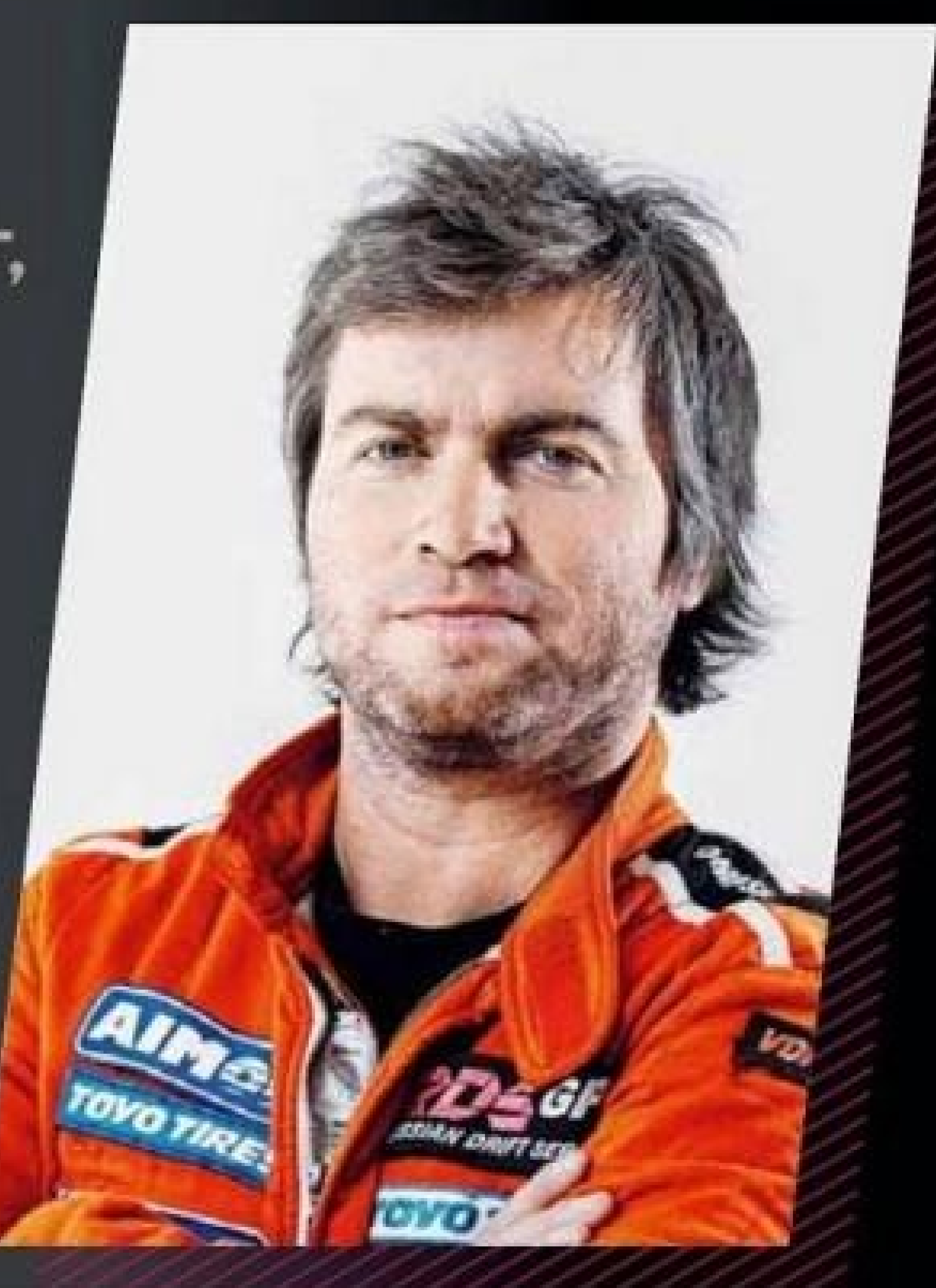
КОМАНДА: **НЕТ**

АВТОМОБИЛЬ: **MAZDA RX-7**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **600 Л. С.**

INSTAGRAM: **@KURENBIN**



БОРИС АБРАМОВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **CAPITALRT**

АВТОМОБИЛЬ: **BMW E46 HGK**

ДВИГАТЕЛЬ: **LS7**

МОЩНОСТЬ: **800 Л. С.**

INSTAGRAM: **@BORIS_ ABRAMOV_**



ВЛАДИСЛАВ ШУБАДЕРОВ

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

КОМАНДА: **НЕТ**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN S14**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **700 Л. С.**

INSTAGRAM: **@VLADISLAV_ SHUBADEROV**



АНДРЕЙ ПЕСЕГОВ

МОСКВА, РОССИЯ

КОМАНДА: **BY MOTORSPORT**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SKYLINE R32**

ДВИГАТЕЛЬ: **VQ37**

МОЩНОСТЬ: **525 Л. С.**

INSTAGRAM: **@PESEGOV_ ANDREY**



ВИТАЛИЙ СИЛИВОНЧИК

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

КОМАНДА: **НЕТ**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN 200SX**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **680 Л. С.**

INSTAGRAM: **@VITALI SILIVONCHYK**



ДМИТРИЙ СЕМЕНЮК

ВЛАДИВОСТОК, РОССИЯ

КОМАНДА: **PACIFIC RACING TEAM**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SILVIA S15**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **600 Л. С.**

INSTAGRAM: **@DMITRI_ SEMENIUK**



СОСТАВ УЧАСТНИКОВ (ПИЛОТОВ) ЭТАПОВ ЧЕМПИОНАТА RDS GP МОЖЕТ БЫТЬ ИЗМЕНЕН. ПОДРОБНОСТИ УТОЧНЯЙТЕ У ОРГАНИЗАТОРА ЧЕМПИОНАТА RDS GP НА САЙТЕ VDRIFTE.RU

АНТОН КЛЯМКО

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ, РОССИЯ

КОМАНДА: **CARVILLE RACING TEAM**

АВТОМОБИЛЬ: **BMW F22 EUROFIGHTER**

ДВИГАТЕЛЬ: **LS**

МОЩНОСТЬ: **800 Л. С.**

INSTAGRAM: **@KLIIIAM**



АЛЕКСАНДР КАЗАНЦЕВ

ЕКАТЕРИНБУРГ, РОССИЯ

КОМАНДА: **SIDE MASTERS**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN SKYLINE R34**

ДВИГАТЕЛЬ: **LS7**

МОЩНОСТЬ: **600 Л. С.**

INSTAGRAM: **@KAZANTSEV DRIFT**



АЛЕКСЕЙ ШКУРАТОВ

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

КОМАНДА: **BY MOTORSPORT**

АВТОМОБИЛЬ: **NISSAN S14**

ДВИГАТЕЛЬ: **2JZ**

МОЩНОСТЬ: **900 Л. С.**

INSTAGRAM: **@ALEXEY9101**



МОСКОВСКИЙ СТИЛЬ

КАК ПИЛОТЫ КОМАНДЫ «МОСКОВСКИЙ СПОРТ» ОЦЕНИВАЮТ ИТОГИ ПРОШЛОГО СЕЗОНА RDS GP, ЧТО БЫЛО СДЕЛАНО С АВТОМОБИЛЯМИ В МЕЖСЕЗОНЬЕ, КАКИЕ ЦЕЛИ ОНИ СЕБЕ СТАВЯТ НА СЕЗОН-2021, ЧЕМ ПОМОГАЕТ ДЕПАРТАМЕНТ СПОРТА МОСКВЫ И КАК ИЗНАЧАЛЬНО РОДИЛАСЬ ИДЕЯ ТАКОЙ КОЛЛАБОРАЦИИ – ОБ ЭТОМ И МНОГОМ ДРУГОМ МЫ ПОГОВОРИЛИ С ПИЛОТАМИ ФЕДОРОМ ДЗЕЖИЦЕМ, ИЛЬЕЙ ФЕДОРОВЫМ. **БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ, ФОТО СТАНИСЛАВА ТЕНА**



ДРИФТ — САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ И БЫСТРО РАЗВИВАЮЩИЙСЯ технический вид спорта. Этапы RDS GP собирают десятки тысяч зрителей на трибунах, и еще больше поклонников следят за онлайн-трансляциями. Дрифтеры становятся кумирами подростков. Но также у большой части населения дрифт продолжает ассоциироваться с нарушителями, гоняющими по городу. Поддерживая пилотов RDS GP и RDS Запад, Департамент спорта хочет задать нужный вектор для развития молодых спортсменов: успешное участие в соревнованиях с невысокими требованиями к подготовке автомобилей; переход в чемпионаты и турниры класса DC2 (региональные серии RDS), где уже есть возможность получить спортивный разряд, внимание зрителей, найти себе партнеров и спонсоров; и высшая ступень — RDS GP.

Антон Новиков, выступающий в RDS Запад, достойно провел прошлый сезон. Имея в распоряжении далеко не самый мощный автомобиль, он дважды оказывался на тумбе, был первым в квалификации. По итогу сезона, пропустив один этап, Антон занял 5-е место в личном зачете. В межсезонье Антон отрабатывал навыки в Sochi Drift Challenge и модернизировал автомобиль для сезона RDS Запад 2021.

Интегрироваться в дрифт, как в полноценную команду, так и в онлайн-чемпионат, Департамент спорта Москвы решил весной 2020-го на фоне внесения Министерством спорта Российской Федерации дрифта во Всероссийский реестр видов спорта. Появилась возможность оказывать поддержку организаторам соревнований и спортсменам. Но пандемия отодвинула все массовые мероприятия и планы по созданию команды. Тогда совместно с объединением «Московский Киберспорт» Департамент спорта запустил онлайн-чемпионат по сим-дрифтингу в трех играх: Assetto Corsa, CarX Drift Racing Online и в мобильной игре CarX Drift Racing 2. Сейчас с уверенностью можно сказать, что у них получился самый массовый чемпионат в мире.

ИЛЬЯ ФЕДОРОВ

— Главный итог прошлого сезона — удачно построенный автомобиль. Доволен им максимально! Попали с первого раза в настройки подвески. Управляемость отличная, что по дождю, что посуху. В мощность только не попали, но этот вопрос уже решаем. К нынешнему сезону готовим новый двигатель: вместо VQ25 строим VQ35, который будет энергичнее проталкивать «Бурятку» сквозь пространство. Кроме этого внесли небольшие изменения в топливную систему, перенесли бензобак, фаервол и радиатор в базу, так что теперь можно спокойно чиркать стены, ибо за задней осью не осталось никаких «жизненно важных органов».

ФЕДОР ДЗЕЖИЦ



— Прошлый год был самым сложным за все время моего участия в дрифт-соревнованиях. Не было понимания, как работать со спонсорами в условиях пандемии, график этапов RDS GP сжался. Нужно было организовать сезон RDS Запад, были дополнительные проекты и все это в один короткий период. Сложно переключаться с одного на другое. Что же до самого сезона RDS GP 2020 — я не очень доволен результатом, но доволен самим сезоном. Впервые я не пропустил ни одного этапа и каждый мой заезд был настоящим боем.

После окончания сезона мы не сидели в ожидании лета, а участвовали в Sochi Drift Challenge. Там полностью перенастроили подвеску, поэкспериментировали с редукторами и теперь готовы к любым трассам и конфигурациям. При этом каких-то глобальных перемен в машине не планируется: заменили коробку передач, хотим немного сбросить ее вес, но мотор остается прежним.





«ЭТОТ СЕЗОН БУДЕТ НЕВЕРОЯТНЫМ. Я НЕ ОЖИДАЮ, Я ЗНАЮ ЭТО!»

ПИЛОТАМ RDS GP МЫ ЕЩЕ ДАДИМ ВЫСКАЗАТЬСЯ. А СЕЙЧАС ПРЕДОСТАВИМ СЛОВО ЛЮДЯМ, БЕЗ КОТОРЫХ РОССИЙСКАЯ ДРИФТ СЕРИЯ НЕ БЫЛА БЫ ТАКОЙ, КАКАЯ ОНА ЕСТЬ. ОНИ СУДЯТ, ОНИ КОММЕНТИРУЮТ, ОНИ ВЕДУТ ПРЯМЫЕ ЭФИРЫ, ОНИ СОЗДАЮТ ВИДЕО, ОНИ ДЕЛАЮТ ОТЛИЧНЫЕ КАДРЫ. МЫ ЗАДАЛИ ИМ ОДИНАКОВЫЕ ВОПРОСЫ, НО ПОЛУЧИЛИ ИНТЕРЕСНЫЕ И РАЗНЫЕ, КАК ЭТАПЫ RDS GP, ОТВЕТЫ.

БЕСЕДОВАЛ МИХАИЛ ТАТАРИЦКИЙ, ФОТО АВТОРА, СТАНИСЛАВА ТЕНА, ЕВГЕНИЯ САФРОНОВА, НИКИТЫ ЗАВИЛИНСКОГО

АЛЕКСАНДР СИВЕРЦЕВ
СУДЬЯ RDS GP



— RDS GP, на мой взгляд, сейчас один из самых сильных чемпионатов по дрифту в мире. Я горд и доволен, что являюсь частью этого чемпионата, что прошел развитие Российской Дрифт Серии вместе с ней: от пилота до судьи на вышке.

— Красивый дрифт — это эмоциональный дрифт. Когда ты наблюдаешь за заездом двух пилотов и реально переживаешь: кричишь, орешь, вскакиваешь. Когда тебя заезд эмоционально зацепил. Вот что такое красивый дрифт.

— Что больше всего люблю в своей работе? Ну, как что?! Я люблю подниматься на вышку. На высокую вышку! Стоять, смотреть заезды под дождем, под палящим солнцем или в сильный ветер. Особый такой кайф. Нигде такого не испытаешь!

— Самым сложным в прошлом сезоне было совместить онлайн-судейство с реальным. Возникали какие-то технические нюансы, которые не позволяли вживую эмоционально обсудить с коллегами происходящее на заезде.

— Я наблюдаю, какие пилоты к нам едут, какие тачки собираются, и не представляю, как это все судить. Зарубежные пилоты, которые еще несколько лет назад были где-то там и казались недосягаемыми звездами, уже 1 мая будут здесь. Они будут сидеть на брифинге. Я буду рассказывать судейское задание, а потом судить их заезды. Придется попотеть. Но всем пилотам я хочу пожелать хорошенько обкатать свои автомобили до сезона. Чтобы мы не видели традиционной, к сожалению, картины, когда очень много технических проблем на первом этапе. Каждое незаработанное очко — это упущенный шанс чемпионства.

НИКОЛАЙ СВИСТУН
КОММЕНТАТОР RDS GP



— Для меня лично RDS GP — это организм, в котором мы с коллегами живем. А я в этом организме — что-то вроде селезенки. Никто до конца не понимает, что это за штука такая, но без нее что-то не так.

— Случается во время парных заездов такой момент, когда расстояние между автомобилями сжимается до бесконечно малой величины. И в то же время именно в этом микроскопическом зазоре возникает что-то вроде сингулярности: вся вселенная помещается в ничтожном объеме, а остальное становится неважным. Именно в такой момент я чувствую, что увидел нечто прекрасное. Это и есть красивый дрифт.

— Больше всего в своей работе я люблю фразу «Рот закрыл — рабочее место убрано». Редкий случай, когда правду приятно и говорить, и слушать.

— Самым сложным в прошлом сезоне было дождаться его (все же плюс-минус так ответили?). Ну а потом — дожить до финала этого самого сезона. В 2020-м мы все поняли, что такое жить в графике «Формулы-1».

— В новом сезоне мне больше всего хочется посмотреть на выражение лиц Гочи, Нга, Чепы, Кавабаты, Сайто, Дина, Шанахэна… (список можно продолжать почти до бесконечности) именно в тот момент, когда до них дойдет, что мест на подиуме по-прежнему три.



АЛИША ДЮЙМОВСКАЯ
КООРДИНАТОР SMM И МЕДИА RDS GP И FIA IDC

— Мне хотелось бы ответить, что RDS GP — это моя работа, но на самом деле это моя жизнь. Уже пятый сезон я в RDS GP провожу 24 часа в сутки, 7 дней в неделю, невзирая на праздники, отпуска и выходные. Так что да, это моя жизнь!

— На мой, субъективный, взгляд, красивый дрифт — это когда я хочу бросить микрофон и начать аплодировать тем, кто только что проехал. Это, безусловно, дымный, близкий, напряженный, техничный и красивый проезд. Не важно, кто за рулем, главное, чтобы это было зрелищно!

— Больше всего в своей работе я, конечно, люблю наших зрителей. Они такие разные. Некоторые много негативят, некоторые крайне позитивны ко всем нашим новостям, ко всему, что мы делаем с дрифтом в России.

— Самое сложное в прошлом сезоне было… Ничего. Все происходило в рабочих моментах. И если сохранять внутренний позитив и спокойствие, все получается легко. Да, неудобно в маске работать, но в целом каких-то особых сложностей в сравнении с предыдущими сезонами не было.

— Хочу, чтобы этот сезон прошел в позитивном ключе. Чтобы все наши планы осуществились. Чтобы сняли все ковидные ограничения. Чтобы все остались довольны. И, конечно, чтобы мы смогли без проблем провести FIA IDC.

ЕВГЕНИЙ AIRJEK МУРУГИН
ФОТОГРАФ RDS GP

— Для меня RDS GP — это два в одном. Страсть к фотографии и автоспорту. Мое увлечение и моя работа.

Красивый дрифт — это быстро, в углу и дверь в дверь. Только так!

— Больше всего в своей работе люблю ощущение, когда только приезжаешь на ивент, выходишь из машины и под звуки ревущих моторов вдыхаешь аромат жженой резины. Чистый кайф! И профессиональный пункт — когда снимаешь сложный момент на сложных настройках, вероятность отличного кадра — 99/1, и, просматривая отснятое, видишь идеально четкий кадр! Ух, аж до дрожи!

— Самое сложное в прошлом сезоне… Скорее неприятное, что из-за ограничений сезон RDS GP 2020 сократился и уплотнился. Ивенты разных серий пересекались, некоторые и вовсе отменились.



— В новом сезоне буду искать новые визуальные приемы в съемке и постпродакшене. И, конечно, буду совершенствовать контент, как готовый продукт для заказчиков.

АЛЕКСАНДР GRINYA ГРИНЧУК
МЕДИАКОМАНДА RDS GP

— Для меня особенно радостно, что с каждым годом RDS GP расширяется, привлекает крутых пилотов из других сильных серий и вызывает все больший интерес у иностранцев. Мне приносит огромное удовольствие наблюдать, как все растет. Я называю RDS GP одной из серий большой тройки — Formula DRIFT, Drift Masters и RDS GP. Японская D1 GP, к сожалению, в моих глазах потеряла такой статус.

— Что такое красивый парный близкий дрифт, а красивый дрифт должен быть парным, я особенно тонко прочувствовал, когда судил этап 2019-го на Moscow Raceway вместе с Райаном Лантейном и Дэвидом Калашем. Мы втроем просто визжали от кайфа, когда Дамиру Идиятулину преследовал Кристапс Блушс, которому нечего было терять. Он проигрывал и показывал больше, чем он может, совершенно не волнуясь за результат. Тот заезд в итоге был признан лучшим за весь сезон.

— Конечно же, мне больше всего нравится быть причастным к RDS GP. Здесь не играет особой роли, чем именно я занимаюсь: судейством или созданием контента о дрифте BOKOM NEWS RDS. Предсказать год назад, что будет происходить с серией, было невозможно. А сейчас я наблюдаю весь тот путь, который мы вместе прошли, и это очень круто.

— Сезон-2020 был очень непростым для меня как для судьи. Как же мне не хватало на удаленке запаха дыма и дружеского неформального общения с пилотами. Это, пожалуй, была самая тяжелая часть. И, наверное, поэтому я отказался в этом году судить и занялся исключительно контентом. Но я обязательно приеду на один-два этапа, чтобы со всеми увидеться.

Люди годами делали ставки, кто сильнее — Джеймс Дин или Георгий Чивян. А теперь они едут в одном чемпионате целый год. У них столько будет сражений. А самое интересное, что к тому моменту, когда их свела судьба, уже было много других сильных соперников. Этот сезон будет невероятным. Я не ожидаю, я знаю это!